LE CORBUSIER ● Atina Anlaşması

Atina Anlaşması

Le Corbusier

YKY'de 4. baskı



YAPI KREDİ YAYINLARI

Çeviren: Ayda Yörükân







Y K Y

ATİNA ANLAŞMASI

Edouard Jeanneret-Gris ya da ünlü takma adıyla *Le Corbusier...* Fransız mimar, şehirci, ressam, yazar ve kuramcı...

20. yüzyıl mimarlığının en büyük ustalarından biriydi. Yetmiş sekiz yıllık yaşamı boyunca, ülkesinde ve dünyada, yeni ve çağdaş bir mimarlığın oluşturulması yönünde uzun, ateşli bir kavga verdi. Yüzyılımız mimarlığının başyapıtları arasında sayılan mimarlık ve şehircilik uygulamalarının yanı sıra kitaplarıyla, yazılarıyla, konferanslarıyla düşüncelerini yaydı ve dirençli bir biçimde savundu.

Mimarlık Öğrencileriyle Söyleşi, Le Corbusier'nin 1942 yılında, mimarlık öğrencilerinden gelen ısrarlı istekler üstüne kaleme aldığı bir metindir ve bu ilginç yaratıcının düşünme biçimini, mimarlığa bakışını, kavgacı kişiliğini, çarpıcı bir biçimde sergilemektedir.

Ayda Yörükân (1928-1993) İstanbul'da doğdu. İstanbul Kız Lisesi'ni ve İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Felsefe Bölümü'nü bitirdi. Sosyoloji Kürsüsü'ne asistan oldu, şehir sosyolojisi ve insan ekolojisi üstüne doktora yaptı. 1965-1970 yılları arasında İmar ve İskân Bakanlığı'na bağlı Sosyal Araştırma Dairesi'nde başkanlık görevinde bulundu. Daha sonra görevinden ayrılarak aynı bakanlıkta müşavir oldu. Şehir planlaması ve gecekondular üzerine kitapları (Turhan Yörükân'la: *Gecekondu Bölgeleri İçin Sosyal Yapı ve Konut Araştırmaları Rehberi*, 1975; *Türkiye'de Şehirleşme ve Konut Durumu: Şehirleşme, Gecekondular ve Konut Politikası*, 1966) yayımlanan Ayda Yörükân'ın aynı zamanda pek çok akademik ve edebi çevirisi bulunmaktadır.

Le Corbusier'nin
YKY'deki kitapları:

Mimarlık Öğrencileriyle Söyleşi (1993)
Bir Mimarlığa Doğru (1999)
Atina Anlaşması (2009)

LE CORBUSIER

Atina Anlaşması

Çeviren
Ayda Yörükân



YAPI KREDİ YAYINLARI

Yapı Kredi Yayınları - 2871
Sanat - 149

Atina Anlaşması / Le Corbusier
Özgün adı: La charte d'Athènes
Çeviren: Ayda Yörükân

Kitap editörü: Cem İleri - Korkut Erdur
Düzelti: Filiz Özkan

Kapak tasarımı: Nahide Dikel

Baskı: Sena Ofset Ambalaj, Matbaacılık Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
Maltepe Mah. Litros Yolu Sk. 2. Matbaacılar Sitesi B Blok
Kat: 6 No: 4NB 7-9-11 Topkapı - Zeytinburnu / İstanbul
Tel: (0212) 613 38 46
Sertifika No: 45030

1. baskı: İmar ve İskân Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü, 1969
YKY'de 1. baskı: İstanbul, Mart 2009
4. baskı: İstanbul, Mayıs 2021
ISBN 978-975-08-1584-3

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş.
İstiklal Caddesi No: 161 Beyoğlu 34433 İstanbul
Telefon: (0212) 252 47 00 Faks: (0212) 293 07 23
http://www.ykykultur.com.tr
e-posta: ykykultur@ykykultur.com.tr
facebook.com/yapikrediyayinlari
twitter.com/YKYHaber
instagram.com/yapikrediyayinlari

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık
PEN International Publishers Circle üyesidir.

İÇİNDEKİLER

Sunuş

Şehirciliğimiz ne durumdadır? Bugün şehirlerimizde, özellikle de büyük şehirlerimizde karşılaştığımız ana sorunlara baktığımızda, çok olumsuz bir noktada bulunduğumuz açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, bilimsel araştırmaları yapılmadan, gelişmeleri tahmin etmeye yarayacak herhangi bir çalışmaya girişilmeden, ihtiyaçlar ortaya çıktıkça gelişigüzel bir şekilde hazırlanmış olan mevzii imar planlarıyla çözülmek istenen maddi şehircilik problemleri, büyük ve gözde yerleşme alanlarımızı birer yamalı bohça haline dönüştürmüştür. Bölge planlaması, arazi kullanımı ve imar kanunları hiçe sayılmış; altyapıları hazırlanmadan, üstleri sonradan asfaltlanmış köy yollarının iki tarafına yapılmış ve yapılmakta olan çokkatlı binalar, daha sonra sağlanacak olan altyapı hizmetlerinin gelişigüzel yapılmasına, pahalıya mal olmasına ve yetersiz kalmasına sebep olmuştur. Arsa spekülasyonculuğu, en temel ve yaygın uğraşı alanlarından biri haline gelmiştir. Yapılmış olan baskılarla alınmış olan yeni kararlar, daha önce verilmiş ruhsatlarla yapılmış olan bahçeli evlerin bitişiğinde on, on beş katlı yeni binaların yükselmesine sebep olmuştur. Bugün yapılmış olan bir binanın ufkunun, güneş görme ve hava alma durumunun yarın ne olacağını önceden kestirmek mümkün olamamaktadır. Şehirlerin dokuları bozulmuş, güven ve zevk sarsılmış; konut üzerinden gelir sağlama, eski binaların süreleri dolmadan yıkılmalarına sebep olmuştur; bu ise, kâr amacıyla yapılan çirkin çokkatlı binaların bütün altyapıyı çalışamaz hale getirecek şekilde yükselmesine sebep olmuştur.

Sahil şehir ve kasabalarımızda, bilinçsizce yapılmış olan uygulamalar ve bunların sahillerde meydana getirdiği denize paralel perdeler, denizlerden gelen serin havanın iç bölgelere ulaşmasına engel olmuştur. Hemen bütün büyük şehirsel yerleşmelerimizde yeşil alanları tahrip edecek büyüklükte meydana gelmiş olan betonlaşma, toprağın su çekme özelliğinin yitirilmesine sebep olmuş; bitki örtüsü yok olmuş, geriye kalanlar ise gelişemez bir duruma düşmüştür. Yağan yağmurlar, yağmur suyu kanallarının yokluğu, yetersizliği veya iyi işlememesi dolayısıyla, şehirlerimizin alçak kısımlarının sular altında kalmasına sebep olmuştur. Ne acıdır ki İstanbul, İzmir, Antalya, Mersin gibi deniz kenarı yerleşmelerimizde bile bu suları denize akıtmak dirayetini gösterememişiz! Yoğun betonlaşma yüzünden tarlalar, seralar sular altında kalmış, yağmur suları evlerin içerisine girmiş, sokaklara park etmiş olan motorlu araçlar ve insanlar sulara kapılmış, seller can kaybına bile sebep olmuştur. Yeraltına alınmadığı için kopan elektrik kabloları ölümlere yol açmıştır.

Köylerden şehirlere göç, sanayileşme, motorlu araç teknolojisindeki gelişmeler, üzerinde gerektiği şekilde düşünülmediği için, bugün, büyük şehirlerimizde çok büyük bir keşmekeşe sebep olmaktadır. Şehirlerimiz, yeterli bir şehir-içi ulaşım ağından mahrumdur. Araba park yerlerinin yokluğu ve mülk sahibi vatandaşların bu konuda kendilerine düşen sorumlulukları yerine getirmemeleri sebebiyle, yaptırım gücünü yitirmiş, ihmalci belediyelerin vurdumduymazlığından dolayı, bugün hemen herkes arabalarını yolların kenarlarına ve yaya kaldırımlarına park etmekte, zaten dar gelmekte olan yollar büsbütün geçit vermez hale dönüşmektedir. Şehirli yurttaş, arabaların arasından geçmeye veya onların önüne atlayarak bir yol bulmaya çalışmaktadır. Şehirlerimiz sanki insanlar için, içinde yaşayanlar için yapılmış değildir. Bu ise, Jane Jacobs'un *The Death and Life of Great American Cities* (New York: Vintage, 1961) adlı eserinde ifade ettiği üzere, şehir hayatımızın belki de "hiçbir şey" olduğunu göstermektedir.

Ayrıca, yoğun trafik yüklü yolların konut alanlarının ortasından geçmesi, bu alanlarda hava ve gürültü kirliliğine yol açmış bu-

lunmaktadır. Cadde ve sokak genişliklerinin bina yükseklikleriyle uyumlu olacak şekilde planlanmamış olması da, bir deprem veya savaş halinde yıkılacak binalara ulaşmayı imkânsız hale getirmiştir. Hükümet merkezimiz Ankara'da bile, motorlu araç teknolojisinin gerekleri hiçbir şekilde hesaba katılmamış, evlerin bahçelerinden ve yaya kaldırımlarından çalınan kısımlar, problemlere çözüm getirmediği gibi, yayaların hayatını da alabildiğine zorlaştırmıştır. İstanbul Beyoğlu'nda, Ankara'da eskimiş bir gecekondu bölgesi olan Altındağ'da, geçit vermez daracık sokaklara itfaiye araçlarının girememesi yüzünden, evler, içindeki insanlarla birlikte yanıp kül olmaktadır.

Büyük kültürel merkez olma konumunda bulunan İstanbul, Ankara, Bursa, İzmir, Konya, Antalya, Mersin ve Adana gibi büyük şehirlerimizde mevzii imar planları kullanılarak geliştirilmiş olan yeni mahalleler, bu şehirlerimizin tarihi, manevi ve mimari değerleriyle bağdaşmadığı gibi, insani açıdan da bir katkı sağlamamıştır.

Ayrıca, şehirlerimizde, mahalle ve sokak adlarına varıncaya kadar yapılmış olan keyfi değişiklikler, bu yerleşme yerlerinin geçmişle olan bağlarını koparmıştır. Bazı belediye başkanlarının veya belediye meclisi üyelerinin yeni açılan yollar için değil de yerleşmiş, halkın hafızasında yer etmiş, mahkeme, tapu ve vergi kayıtlarına geçmiş adlarını dahi, büyük bir saygısızlıkla değiştirme yoluna gitmeleri, demokrasimizin ne kadar yanlış bir şekilde yorumlanmış olduğunu gösterir. Ünlü tarihi merkezimiz Beyazıt Meydanı, Bursa'nın Osmanlı'dan kalma mahalle ve sokakları bile bu tarih şuuru yoksunluğundan nasibini almıştır. Tarihi şehirlerimizin "ruhu"na, adeta saygısızlık edilmiştir. Didima'daki ünlü Apollon Tapınağı'nın etrafı, bir yığın baraka ile çepeçevre sarılmıştır. İstanbul'da tarihi eserlerimizin içleri ve çevreleri gecekonducu vatandaşlarımızca işgal edilmiştir, vs. 1931 yılında Atatürk'ün Konya'dan Başbakan İnönü'ye çektiği telgrafta da belirttiği üzere, tarihi eserlerimize affedilmesi güç bir saygısızlığın yapıldığı ve yapılmakta olduğu görülmektedir (Turhan Yörükân, "Şehir Yenilemesi ve İş Birliğine Duyulan İhtiyaç, *Kılavuz*, 2004, Sayı 19, ss. 18-23). Çev-

re kirlenmesi problemini bizden evvel yaşamış olan ülkelerin hatalarını aynen tekrar ediyoruz. Önce denizleri, gölleri, akarsularımızı kirletiyoruz, sonra temizlemek için büyük masraflara katlanmak zorunda kalıyoruz.

Tarih boyunca şehirler, en büyük kültürel gelişmelere sahne olmuş yerleşme yerleridir. Bu bakımdan, kültürel gelişmemiz açısından şehirlerimizin şehircilik kurallarına ve insanca yaşama esaslarına göre geliştirilmiş olması gerekmektedir. Ne var ki, binalarımız bir mimar elinden, daha doğru bir ifade ile iyi yetişmiş, geniş görüşlü mimarlar elinden çıkmış; şehirlerimiz ise, çeşitli meslek erbabından oluşmuş uzman bir şehirci ekibin hazırlamış olduğu planlara göre düzenlenmiş ve yönetilmiş değildir.

Bir büyük şehrimizin içinde bulunduğu duruma, uzmanca bir göz atmak, belki de, bir ibret dersi almak için yeterli olacaktır. Şükran Büyüktunca'nın tanınmış mimarlarla Ekim 2000'de yapmış olduğu bir söyleşide, Murat Kader - Sema Eser ikilisi, İstanbul için "Yapısal kirlenmenin benzer metropollere oranla çok hızlı ve önlenemez boyutta olduğunu görmek bizi çok üzüyor. İnsanlar şehrin güzelliklerini yaşayamadan kopya binalar içinde, bir trafik karmaşasında ve bulunduğu şehre sahip çıkmadan yaşıyorlar. Elimizde olsa yapıları değil, 'bakış açılarını' yok etmek isterdik...", "İstanbul'u yeniden yapılandırmak mümkün değil" demekte ve bir kültürü nasıl tahrip ettiğimizden şikâyet etmektedirler.

Mutlu Çilingiroğlu, "İstanbul'da yaşayan biri olarak; vazgeçilmez sevgilinin kendi kendini yıprattığını, durulup olgunlaşacağına kimlik kargaşası içinde (gerçekte var olan kimliğinin farkında olmadan); günlük, özensiz, sahip olduğu değerleri çabucak yok eden ve yalnızca gününü değerlendiren bir anlayışla tükendiğini ve bu tükenişe hep birlikte seyirci kaldığımızı görüyorum" demektedir. Çilingiroğlu, çarpık yapılaşmanın, bilgili, daha kültürlü, daha özenli, daha duyarlı, daha iyi yapmayı becerebildiğimiz zaman ortadan kalkacağına inanmaktadır.

Halûk Tümay'a göre, İstanbul tam anlamıyla katledilmiş bir şehirdir. Behruz Çinici de aynı kanaati taşımakta, "2600 yıllık geçmişe sahip olan ve iki imparatorluğa başkent olan İstanbul, tüm

değerlerini 30-40 yıl gibi kısa bir sürede tüketiverdi" demektedir. O, İstanbul'un temel "sorunları"nın ulusal ve bölgesel ölçüde planlanmamış olmasından kaynaklandığına inanmaktadır. Melkan ve Murat Tabanlıoğlu çifti, yapılanların sosyolojik olarak planlanmadığına, bu binalarda yaşayacak olanların ihtiyaçlarına uygun düşmediğine inanmaktadır. Cengiz Bektaş ise, mimarın biraz psikolog olması gerektiğini, "İnsanların yaşama ortamını insancıllaştırmak, gerçekten mutlu olabilecekleri mekânları yaratmak" gerektiğini düşünmektedir. Ne var ki, bu büyük, gözde şehrimizde bütün bunlar yapılmamaktadır ("Mimar Gözüyle", *İstanbul Life*, 2000, Sayı 10, ss. 86-90).

Kültür, tarih ve turizm merkezi olma durumunda olan bu şehrimizin değerlerinin yıllardır bilgisiz ve görgüsüz ellerce yitirilmiş olmasına üzülmemek elde değildir. Diğer şehirlerimiz de böyle bir akıbetten nasibini almıştır veya almaktadır. Acaba, zamanında, dünya şehirlerinin bazılarının, özellikle Avrupa şehirlerinin kısmen olsun yaşadığı olumsuzluklardan ders alma ve bu olumsuzlukların giderilmesi için teklif edilen çözüm yollarından biraz olsun faydalanma yoluna gidemez miydik? Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki kötü veya olumsuz gelişmelere dur diyebilmek için kolektif bir çalışma olan *Atina Anlaşması*'nın, bazen *ütopik* olarak nitelenen çözüm yolları önermiş olan Ebenezer Howard, Tomy Gardiner, Le Corbusier ile Frank Lloyd Wright'ın ve daha yakın bir dönemde Jane Jacobs, Leon Krier, Paul ve Percival Goodman ve benzeri mimar ve şehir plancılarının görüşlerinden yararlanarak, zaman içerisinde gururlanacağımız bir şeyler yapamaz mıydık? Bu açıdan bakılınca, *Atina Anlaşması*, faydalanılması gereken ve karşılaştırmalar yapmak imkânı veren bir belge, bir şehircilik anayasası olma niteliği taşımaktadır.

* * *

Atina Anlaşması'nı hayata geçiren CIAM (Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi) toplantılarında etkin bir rol üstlenmiş ve anlaşma metnini kaleme almış olan Le Corbusier (1887-1965), İs-

viçre'de doğmuş, yaşamını ve çalışmalarını daha sonra Fransa'da sürdürmüş bir mimar ve şehircidir. Yirminci yüzyılın ilk yarısına imzasını atmış dört ünlü mimardan biridir. Frank Lloyd Wright, Mies van der Rohe ve Walter Gropius ile birlikte, modern mimariye önemli katkılarda bulunmuş, Avrupa'nın dışında Amerika Birleşik Devletleri'nde, Brezilya ve Hindistan'da kalıcı eserler ortaya koymuştur. Le Corbusier, aynı zamanda, mimarlık ve şehircilik konusunda yazılmış pek çok kıymetli eserin de sahibidir.

Le Corbusier, Paris'te, Belçika doğumlu mimar Auguste Perret'nin; Berlin'de ise, kendisi gibi işe ressamlıkla başlamış olan Peter Behrens'in yanında kısa bir süre eğitim görmüştür. Pürizmin temsilcisi ressam Amédée Ozenfant'ın görüşlerinden de etkilenmiştir. Nikolaus Pevsner'in belirlemesiyle o, "Mimarinin Picasso'sudur" (*An Outline of European Architecture*, Hardmondsworth: Penguin Books, 7. ed., 1963, s. 412). Mimari zevk ve görüşlerini geliştirmek üzere pek çok seyahat yapmış, şehirleri ve mimari yapıları yakından tanımaya çalışmıştır. Fikirlerinin oluşmasında, edinmiş olduğu intibaların çok büyük bir rolü olmuştur. Le Corbusier, Türkiye'ye de gelmiştir. İzmir için, uygulanmadan kalmış bulunan bir şehir planı ve raporu hazırlamış; Türkiye'nin diğer tarihi şehirlerinin yanı sıra İstanbul ile de ilgilenmiş; hatta Boğaziçi'ndeki yalıların ve Süleymaniye Külliyesi'nin eskiz ve resimlerini yapmıştır. Ne yazık ki, bu ünlü mimar ve şehirciden gerektiği şekilde yararlanma basiretini nedense gösterememişizdir.

Le Corbusier, daha önce de değindiğimiz üzere, 1928 yılında çalışmaya başlamış bulunan CIAM'ın 1933 yılında, Atina'da, nasyonel sosyalizmin baskısından uzak bir yerde yapılmış olan dördüncü toplantısının raporunu hazırlamıştır. "Atina Anlaşması" adıyla anılan bu rapor, pek çok ünlü kişinin katkılarıyla meydana getirilmiş olmakla birlikte, esas itibarıyla onun fikirlerinin şekillendirdiği, onun tarafından düzenlenerek yazılmış bir eserdir. Maurice Besset'nin belirttiği üzere, başlangıçta, şehirsel kütleyi sağlıklı bir hale getirme amacını güden çalışmaları, 1934 yılından sonra Le Corbusier'yi şehir planları yapmaya yöneltmiştir (*Encyclopedia of Modern Architecture*, London: Thames and Hudson, 1963,

s. 172). Nitekim onun, *Atina Anlaşması* dolayısıyla otuz üç Avrupa ve Amerika şehrinde yapılmış olan araştırmanın ortaya koyduğu olumsuz tablonun etkisiyle, fonksiyonel şehir planları yapmaya, başka bir deyişle insanlar için şehir planları gerçekleştirmeye yönelmiş olduğunu görüyoruz. Daha doğrusu, bu araştırma ile ortaya konmuş olan tablo, ondaki bu eğilimin hızlı bir gelişme kaydetmesine sebep olmuştur. Mahalleler kurmanın ve inşa etmenin, kalıcı ünlü binalar projelendirmenin yanında, 1938-1942 yılları arasında Buenos Aires ve Cezayir şehirlerinin nazım planlarını yapmıştır. Fransa'da Saint Dié ve La Pallice-Rochelle şehirleri için yaptığı çalışmalar, sonradan ne derece önemli olduğu anlaşılacak planlardır. 1951 yılında Chandigarh'ın yapımına karar veren Hindistan hükümetine danışmanlık yaparak, geliştirmiş olduğu şehir planlama ilkelerini, çok büyük bir yerleşme alanında gerçekleştirme imkânına kavuşmuştur.

Le Corbusier, CIAM kongrelerinde, bu kuruluş 1956 yılında etkinliğini kaybedinceye kadar çalışmaya devam etmiştir. Ne var ki, İkinci Dünya Savaşı'nın, hatta öncesinin boğucu havası, Walter Gropius, Sigfried Giedion, Marcel Breuer, Mies van der Rohe, José Luis Sert ve Frederick Kiesler gibi önde gelen kongre üyelerinin Amerika Birleşik Devletleri'ne göç etmesine sebep olmuştur. Genç mimar ve şehircilerin Avrupa'da yeni bir kuruluş meydana getirme çabaları da dağılma eğilimine bir hız vermiş; CIAM toplantıları böylece 1956 yılında sona ermiştir. Bununla birlikte, bu kongrelerde alınmış olan kararlar, yaşamaya devam etmiştir ve etmektedir. CIAM'ın 1928 yılından 1953 yılına kadar başkan yardımcılığı görevini yürütmüş olan Walter Gropius, bu kuruluş hakkında, "Avrupa'da başladı, fakat bugün dünyanın dört bir köşesine kadar ulaştı ve bizi zenginleştirdi" (*Scope of Total Architecture*, London: George Allen and Unwin, 1956, s. 103) demektedir. 1929-1930 yılları arasında Le Corbusier ile birlikte çalışan ve Harvard Üniversitesi Tasarım Okulu'nun dekanlığını yapmış olan José Luis Sert de CIAM'ın amacını ve başarılarını *Can Our Cities Survive?* (Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press, 3. ed., 1947) adlı kitabıyla kamuya mal etmeye çalışırken aynı kanaati paylaşmaktadır.

Böylece CIAM ve dolayısıyla *Atina Anlaşması*, şehircilikte ve konut tasarımında psikolojik ve sosyolojik verileri hesaba katan, bütün yönleriyle insanlar için şehirler ve konutlar yapmayı amaçlayan bir insancıl görüşün, bir daha değişmeyecek bir şekilde yerleşmesini sağlamıştır.

İmar İskân Bakanlığı'nda, *Atina Anlaşması*'nın Dr. Ayda Yörükân tarafından çevirisinin yapıldığı 1969 yılında, şehircilik açısından dünyada olup bitenleri bilmemiz, görmemiz, sarf edilen gayretlere vâkıf olmamız büyük önem taşımaktaydı. Şehirlerimiz bir göç akımına uğramış, çok kötü bir yapılanmaya maruz kalmaya başlamıştı. Her türlü tedbire başvurarak, belediye yetkililerimizi de eğitmemiz, aydınlatmamız gerekiyordu. Bir karşı güç olarak, halkımızı da biliçlendirmemize ihtiyaç vardı. Bu kitabın o zaman için yapılmış olan dağıtımı, ne yazık ki çok sınırlı olmuş, büyük kitlelere ulaştırılması mümkün olamamıştır. Bu kitabın, bugün için de şehirciliğimiz açısından önemi büyüktür; bizim için uyarıcı özelliğini korumaya devam etmektedir.

Dr. Turhan YÖRÜKÂN

1933 yılında, Atina'da bir Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi (CIAM) toplanmıştı. Bir şehircilik anlaşmasının ilkeleri orada belirlenmişti. Sekiz yıl sonra, 1941 yılında, tamamen Alman işgali altında bulunan Paris'te "Atina Anlaşması" başlığı altında anonim bir eser yayımlandı ve böyle bir belgenin varlığı kamuoyunun bilgisine sunuldu. Kitabın kapağının üzerinde hiçbir yazar adı yoktu: O sıralarda Le Corbusier'nin şöhreti, kitabın savunmuş olduğu düşünceleri bozma tehlikesi gösteriyordu. 16 yıldır yeni baskısı bulunmayan kitap bugün yeniden yayımlanmaktadır. Hiçbir zaman bugünkü kadar güncel bir değeri olmamıştır. Makineleşmenin, atom enerjisinin ve elektroniğin hayatımızı altüst ettiği bir çağda, şehirciliğin ortaya koymuş olduğu sorular yanıtsız kalamazdı. Bu "Anlaşma"nın yeniden yayımlanmasının, kamu makamlarımızın şehircilik sorunlarının bilincine varmalarına yardımcı olacağını ümit ediyoruz.

"Atina Anlaşması"nın
1957 yılındaki yayınında yer alan açıklama

İnsan daima gördüğünü söylemeli, özellikle,
daima görmesini bilmelidir ve bu,
ilkinden daha da güç bir iştir.

Bugün...

Önsöz

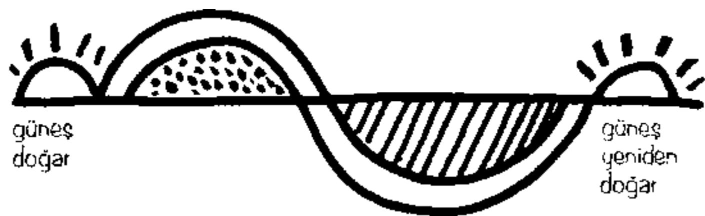
“Atina Anlaşması” 1941 yılında, Alman işgali altında yapılan ilk yayınından 16 yıl sonra yeniden basılmaktadır. Bozgundan sonraki bu dönemde, Fransa’nın imarıyla ilgili ön çalışmalarda ne kadar çok ve çeşitli çekişme ve tartışmanın yaşandığı ne tasavvur edilebilir, ne hatırlanabilir ne de hatırlanmak istenir. Bu dönem, hakaretlerin, eleştirilerin ve itirazların kaynaştığı bir dönem olmuştur. Modern sanata yapılan hakaretler; bu sanatı benimseyenlere yönelik eleştiriler; kendini ortaya koyan veya kabul ettiren teknik çözüm yollarına karşı itirazlar; tutarlı bir düşünce sistemine karşı itirazlar: Mimarlık ve şehirciliğin çözülmez şekilde birbirine bağlanmış olmasına karşı... Bütün bu istikrarsızlıkların üstesinden gelebilmek için, inşa edilmiş şeye karşı duyulan ortak sevgi ve dostluk, bu yayından sorumlu olanlara “Anlaşma”nın kapağını Jean Giraudoux’nun adı ile parıldatmak imkânını vermiştir. Savaştan önce “Pleins Pouvoirs”ı yazmıştı; yalnızca hayalgücü ve coşkunluk gibi iki önemli saike başvurarak, bütün ülkeyi, heyecanlı bir şekilde, modern çağların yapımı gibi büyük bir iyimser maceranın tehlikelerine ve sevinçlerine katılmaya davet ediyordu. 1928’den itibaren CIAM, o zamana kadar dağınık bir halde bulunan enerjileri bir araya toplayarak, çeşitli Avrupa şehirlerinde toplantılar yapmaya başladı. 1933’te de Atina’da toplanıldı. Mimarlık ve şehirciliğin çeşitli şiddet hareketleriyle ve baskılarla karşılaştığı 1941-1942 yıllarında “Atina” adı parlak bir kalkan, “Anlaşma” sözcüğü ise doğru düşünmek için verilmiş kesin bir emir olarak gözüktü. Atina Kongresi’nin çalışma-

ları, "Anlaşma"nın temelini oluşturmuştur. Ne var ki, bunları kaleme almak, düzenlemek, karmaşık bir konuyu kamuoyuna sunmak gerekiyordu. Ayrıca bu yayının amaçlarını benimki gibi belalı bir isimle bozmamak için, "Anlaşma"yı, bu sarsıntılı dönemde mümkün olduğu kadar anonim bir şekilde yayımlamak gerekiyordu. 16 yıl sonra durum çok mu değişti?

Bütün dünyada ani bir değişme olmuştur: Makine medeniyeti, düzensizliğin, beklenmedik şeylerin, yıkıntıların içine yerleşmektedir... Bir yüzyıldan beri bu böyledir. Fakat bir yüzyıldan beri yepyeni bir çabaya da rastlanmaktadır. Bir yüzyıldan beridir, ileriyi görenler yeni fikirler ve kavramlar getirmekte, teklifler öne sürmektedirler. Kim bilir? Belki de bir gün...

Paris 6 septembre 1957

Le Corbusier



24 Saatlik güneş günü,
insan faaliyetlerinin ritmini belirler.

Önsöz

Gökyüzünü söz konusu etmiyoruz; bu noktada söylenecek bir şey yok. Fakat belli bir toprak üzerinde yaşayan her insan, yani diğer tüm insanlar ve yurttaşlar gibi belli bir ülkenin yurttaşı olan her birey için böyle bir eşitliği kolayca ulaşılabilecek ve gerçekleştirilebilecek bir düzeye getirmek, insani ve ulusal politikanın amacı olmalıdır. Vatan, yenidoğan her çocuğu, aynı hediyeyi sunarak karşılamalıdır: Kendisini ona bütünüyle ve herhangi bir sınırlama olmaksızın sunmalıdır. Büyük bir vatan yalnızca maddi ve manevi imkânlarının yüceliği ile değil, bunları çevreleyen refah ve konfor imkânlarıyla da belirlenmiştir. Ancak bu şartla vatanın hazineleri herkesin malı olur ve vatan, böylece, güvenlik imkânlarıyla gündelik hayata, maceralarıyla da geleceğe doğru yönelebilir.

Sıradan görünen bu önermeyi kabul etmek, birkaç onyıldan beri dünyamızın kendi imkânlarına ve almış olduğu modern biçimlere uyum sağlaması dolayısıyla ortaya çıkan, fakat hiçbir zaman bu derece şiddetli ve belirli bir duruma gelmemiş bulunan ve insanlık için son derece hayati bir tartışmada eleştiri yapma ve karar verme hakkına sahip olmak demektir. Bu önermenin ışığı altına, sorun artık, belirli bir ayrıcalığa sahip her ulusun, kendi yurttaşlarına, dünya halklarının tümünde ortak olan bir medeniyetin yaşam biçimini sunması değildir. Asıl sorun, bireyin, iradesi ve muhakeme gücü ile olduğu kadar içgüdüsü ve alışkanlıkları ile de ulusunun eylemlerine, alınyazısına ve değerlerine katılmasına imkân tanıyacak tüm kolaylıklarla ve tüm güçlerle donatılmış olmasıdır. Yapılacak

iş, her gün biraz daha güçleşmektedir. Her ulusun temel niteliğinin kendine özgü ve sorunlu bir hal aldığı, yeni uluslar dünyasında büyük bir krizin ortaya çıktığı böyle bir dönemde, bireyin temel niteliği bozulmuş ve kaybolup gitmiştir. Bildiğimiz en geçit vermez sınırlar arasından, belli bir kuralı ve şekli olmayan bir yaşam sızıp durmaktadır; bu yaşam bile isteye bayağı ve sıradan bir hale getirilmiştir; ulusal kimlik karşısında kölece bir tavır takınır, fakat basit insanların kalplerindeki her türlü dayanağı yıkar. Hiçbir zaman bu derece bilinçli ve hırslı olmamış, görevlerini ve özelliklerini hiçbir zaman bu derece ciddiye almamış bir milliyetçiliğe, birçok ülkede, yavaş yavaş, kaygıları, zevkleri ve ihtiyaçları sorumlular tarafından asgari standartlara göre hesaplanmış bir insanlığın paylaştığı popüler bir ruh ve beden karşı koymaya başlamıştır. İlerleme yüzünden yurttaşın kaybettiği her şeyi ulusun kazanmış olması, çağın özelliğinden ileri gelmektedir. Öyle ki, medeniyetimizi tehdit eden tehlike gitgide daha belirgin bir hal almaktadır. Nasıl ki köylülerin ve zanaatkârların çoğu ulusal kıyafetlerini taşıma külfetini, bu gibi kıyafetleri yalnızca bayram günleri giyen iki üç profesyonele devretmişlerse, aynı şekilde yurttaşların çoğu da ulusal ruh ve erdemlerini gözü kararmış, tutkulu birkaç amatöre devretmekten başka bir şey istememektedirler. Ulusal bilinç ve görev duygusunun, evrensel bir sıradanlık ve duyarsızlığın hüküm sürdüğü bir ülkede sayıları hızla azalan bir avuç insana ait bir özellik haline gelmesinden korkulmaktadır. Aklını ulusunun hizmetinde kullanma gayretinin bir gün gelip yalnızca tek bir sınıfa, tek bir azınlığa ait olmasından, ülkenin dehasının, ülkenin tüm unsurlarını kapsayacak bir işleve sahip olmamasından, dahası, ulusa kendi erdem ve niteliklerini ancak hile ve zulümle kabul ettirebilen, yalnız bırakılmış bir zekânın beyinsel faaliyetinden başka bir şey olmamasından korkulmaktadır. Medeniyetimiz artık ya kurmay takımına ya da iffetli genç kızlara sahip olacak, ya bir savaşa ya da bir ayine dönüşecektir. Organları felce uğradıkça düşüncesi canlanacak, yüzüne renk gelecek ve aslında bu onun ölümü olacaktır; çünkü her ne kadar tarihçiler aksini iddia etse de, büyük ulusların ölümü hiçbir zaman beyinden başlamaz. Tam tersine, son zamanlarına doğru, bazen meyvelerini vere-

bilmek için en uygun kişileri bulurlar ve can çekişirken de karşılarında seyirci olarak çoğu zaman en büyük adamları vardır. Büyük medeniyetler, hayatta kalmayı başararak kendilerinden sorumlu olan en kusursuz ve en fanatik ürünlerinden çok daha korkunç bir bilinçle ölürler. Önceleri içgüdüsel olan ve sonradan tam bir lükse dönüşen bir hayatı küstahça tüketen bir seçkin grubuna ya da bir beyne indirgenen bir ulusun sonu da, unutuşun yüzeyinde dalgalanıp duran, olduğu gibi, bozulmadan kalmış boş bir seçkin grubun ruhunu ve çehresini bugüne ulaştıran, yok olup gitmiş uluslarınki gibi olacaktır.

Hangi tedbirlerle, hangi sihirli araçlarla, nasıl bir kan nakli ile, bir yurttaşın ulusal ruhunun kaybolup gitmesine çare bulunacaktır? Her gün ülkesinin en parlak renkleriyle yeniden boyanmış olduğu için korkularımızı yersiz bulacak olan bu vatandaşın ulusal ruhunu kaybetmemesi için ne yapmak gerekir? Çağımızda, bütün siyasal cephelerin üzerinde durduğu soru budur. Ama ortaya konan yanıtları tek tek saymanın da hiçbir anlamı olamaz. Fakat mademki Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi, bu seçkin topluluğun sözcülüğü görevini bana verme lütfunda bulundu, Atina Anlaşması'nın, bu konuda kesin ve temel bir çözüm yolu getirdiğini belirtmek de üzerime düşen bir görevdir. Anlaşma, bir ulusun yaşayabilmesi için gerekli olan ilk etkenin, içinde bulunduğu çağa ayak uydurması olduğu gerçeğini anlamış olanları desteklemekte ve doğrulamaktadır. Canlı ve yaratıcı bir medeniyet, ikinci derecede alanlarda bile olsa, küçük medeniyetlerin kendisini geride bırakmasını ya da modası geçmiş bir hale düşürmesini kabul edemez. Mekanik ve toplumsal ilerlemenin, gittikçe artan bir refah ve konfor imkânı sağlama vaadi ile yurttaşları kendine doğru çektiğini ve onu kendi kendisinden uzaklaştırdığını hiçbir zaman unutmamalı ve bundan yılmamalıdır. Bir medeniyet, yurttaşına, cömertçe ve ruhuna uygun bir şekilde, diğer insanların faydalandığı yaşamın nimetlerini sunmazsa, o bunları, varlığını sezdiği andan itibaren çekici unsurlar olarak görmeye başlayacak ve gerek kendisinden, gerekse ait olduğu medeniyetten uzaklaşacaktır. Şeytana taş çıkar-

tan reklamcılık ve sinema sayesinde, şüpheli birtakım maddelerin ulusal sınırları geçmesini sağlamaktan başka bir işe yaramayan ticari anlaşmalar sayesinde ve son olarak, insana daima yeni keşfedilen imkânlardan yararlanma ihtiyacını veren içgüdüleri sayesinde, yurttaş, başkalarına dağıtılmış olan imtiyazların bilincine vardığı anda, bu yoksunluğu bir gecikmeye değil, bir beceri yoksunluğuna atfedecektir. Yaratıcı ve becerikli olsa bile, kendini birdenbire sınırlanmış olarak görecektir. Rahat bir yaşam sürmüş olsa bile, kendinde bir şeylerin eksik olduğunu hissedecektir. Nihayet, kendi ülkesinin yaşayış tarzını, içinde bulunduğu çağa daha uygun gelecek şekilde yaşayan başka ülkelerinki ile karşılaştırmaktan duymuş olduğu rahatsızlık, bir düşkünlük duygusu yaratacaktır. Daha üstün bir yaşam imkânından faydalananlar karşısında, yavaş yavaş, düşük bir hayat seviyesi içinde, karamsar ve her şeyden vazgeçmiş bir ruh haline kapılacaktır. Aslında böyle hissetmekte de haklıdır. Sağlık, kolay ulaşım, çalışma, dinlenme ve eğlenme imkânları gibi insanlık şerefini oluşturan öğelerden yoksundur. Her sabah işine ağır bir yükle gitmekte, akşamları gecikerek, yorgun bir şekilde, gereksiz birtakım kaygılarla dönmektedir. Bu şekilde, her gün gittikçe artan bir tatminsizlik duygusu ile, kendisini sıradan bir yaşamın şartlarına, maddi ve manevi tehlikelerine uyarlamaya çalıştığı için de ruhu kendine özgü niteliklerini kaybetmiş; vatanına karşı beslediği saygı ve minnet duygularının yerini, tanıdık bir tür suçortaklığı duygusu almıştır. Tam da bu noktada, medeniyetinin sonunun gelmiş olup olmadığı sorusu ortaya çıkmaktadır. Medeniyetimizin sorununun tam da bu noktada olduğunu göstermek için, Atina Anlaşması'nın yayımlandığı ülkeden bir örnek verebiliriz.

Fransız ulusunun 1940'ta duymuş olduğu utanç duygusunun genel bir kusurdan ileri geldiğini düşünmek doğru olmaz. Bu yalnızca, birkaç Fransız'ın uzun zamandan beri kişisel olarak duyduğu rahatsızlığın kamuoyuna mal edilmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Fransız ulusu, affedilemez birtakım hatalar sonucunda, artık, çağdaş dünyayı yakından takip edemez duruma gelmiş, olayların seyrini izleyemeyecek kadar miyop bir bakışa mahkûm edilmiştir. Yeteneklerini, mizacını, işini korumayı başarmıştır belki, ama ül-

kesinin modern yaşama geçişi konusundaki gecikmesi veya tembelliği, son zamanlarda insanlığın her yıl dünyaya katmış olduğu yeniliklere ulaşmasına imkân vermemiştir. Gerçek anlamını hâlâ kavrayamadığı bozgunun nedeni işte budur. Birtakım belirtileri olmakla beraber, ne zaman başladığı belli olmayan bir devrimin ortaya çıkış nedeni de yine budur. Fransa akla ve sağduyuya ulaşmaktan çok, içinde yaşadığı çağa ulaşmaya çalışmaktadır. Gençliğine dayanarak sorunu çözdüğünü sanmıştır; fakat bir ülkenin genç olup olmaması, o ülkenin içinde yaşamış olduğu çağa ayak uydurmasına bağlıdır. Bir göz operatörü belki de sorunu çözümlemeye yetebilirdi ve o zaman ne kalp ne de karaciğer operatörlerine gerek kalmazdı.

İçinde yaşadığımız çağa bu şekilde değer vermenin, ihtiyatlı davranmayı gerektiren bir tarafı yoktur. Bir ulusun baştan aşağı ve modern bir şekilde düzenlenmesinin, o ulusun kendine özgü erdemlerini tehlikeye düşürdüğünü varsayan ve ona modern imkânları ancak parça parça lütuflar halinde veren yarı aydın yöneticiler, işte bu noktada yanılmaktadırlar. Daha doğrusu, asıl bu, istemeye istemeye gerçekleştirilen parçalı modernleşme yüzündendir ki, ulusun özgün ya da kazanılmış nitelikleri bozulma tehlikesi göstermektedir. Yurttaşlara, şehirli olarak sahip oldukları hakları ve bunlardan faydalanma imkânlarını verme konusundaki her sınırlama, ülkenin bütünlüğünü parçalayan ve genel işlevlerini tahrip eden bir eşitsizlik durumu yaratmaktadır. Modern mücadele için birtakım imkânlarla donatılmış olanlarla bunlardan yoksun olanların aynı şehirde, aynı hayatı yaşaması, mizaç, alışkanlık ve zevk farklarına, yani önünde sonunda yaşam şartları ve insanlık şerefiyle ilgili birtakım farklara yol açacaktır. Ayrıca, bu farkların çeşitli sınıflar içinde var olması da, sorunu daha da çözülmez bir duruma getirecektir. Çağın parlaklığı ya da iğrençliği, belediyelerin günlük faaliyet tempolarına veya kaprislerine göre, aynı şekilde hem burjuvaları hem de işçileri etkileyecektir. Çalışmaya ayrılmış berbat bir bölge ve düşünmeye ayrılmış pırıltılı bir bölge oluşacak, acınacak bir insani ve ulusal protokol içinde, silik varlıklarla parıltılı varlıklar yan yana yer alacaklardır. Ülkenin şerefi artık bölünemez

bir servet olmaktan çıkmıştır. Artık yalnızca bir sınıfa veya devlet içinde devlet denebilecek bir gruba bile değil, rastlantı sonucu ortaya çıkan kimselere aittir. Ülkenin şerefi gibi, atılganlığı veya cüreti için de aynı şeyler söylenebilir. Atılgan bireylerin sayısı artmış olabilir, ama bir bütün olarak ülkenin atılganlığı azalmıştır. Şehirsel haklardan önce medeni hakları sağlama bahanesi, eşitsizliklerin en kötüsünü yaratmıştır: İnsanlık şerefi bakımından olan eşitsizliği. Köylüler bile çağın etkisini gitgide daha fazla hissedecekler ve doğanın protokolü artık onları koruyamaz hale gelecektir.

İşte Atina Anlaşması, bu gerçeği herhangi bir yönetici tarafından değil de, gerçek bir başkan tarafından yönetilen her çeşit faaliyetin ilkesi haline getirmiştir. Belki bir birey, enerjisini ve şansını kullanarak, durumunun vasatlığından kurtulmayı becerebilir ama bir ulusun tek şansı, yeni çağın eşiğinde yer alan ve tarihle efsane, parlaklıkla donukluk, katılıkla yumuşaklık, işle oyun, zorunlulukla fantezi arasında gidip gelen bu maceraya bütün gücüyle atılmaktır.

Jean GIRAUDOUX

1. BÖLÜM

Genel Düşünceler

Şehir ve Bölgesi

01 *Şehir, bölgeyi oluşturan ekonomik, toplumsal ve siyasal bütünün bir öğesinden başka bir şey değildir.*

İdari birim nadiren coğrafi birimle, yani bölge ile ender olarak çakışmaktadır.

Şehirlerin arazi üzerindeki idari bölünüşü, daha başlangıçtan itibaren keyfi olabilir veya şehrin gelişmesinin sonucu olarak, ana yerleşmenin diğer komünlerle birleşmesi ve daha sonra onları içine alması sebebiyle, sonradan böyle bir özellik kazanabilir.

Bu yapay bölünme, yeni yerleşme bütününün iyi bir şekilde yönetilmesine engel olabilir. Gerçekten de, bazı banliyö bölgeleri, gerek lüks konutların toplandığı bir yer haline gelmeleri gerekse yoğun sanayi tesislerini ve yoksul işçi kitlelerini barındırmaları dolayısıyla, beklenmedik şekilde, önceden kestirilemeyecek olumlu veya olumsuz bir değer kazanabilirler.

Karmaşık şehir bütününü birtakım bölümlere ayıran idari sınırlar, bu durumda adeta felce uğratıcı bir hal alırlar.

Bir yerleşme, ancak bir başka yerleşmenin etki bölgesi ile sınırlandırılmış bulunan coğrafi bir alanın yaşamsal çekirdeğini oluşturur. Yaşam koşulları, alışverişlerini sağlayan ve onu sıkı bir şekilde kendi bölgesine bağlayan ulaşım yolları ile belirlenmiştir.

Bir şehircilik sorunu, devamlı bir şekilde, bölgenin belirleyici nitelikleri ve özellikle bu konuda belirleyici bir rol oynadığı kabul edilen coğrafi şartlar ile bağlantılı hale getirilmedikçe ele alınamaz:

Su dağıtım yolları, toprağa doğal bir şekilde çizilmiş olan gidiş-geliş yollarını belirleyen komşu tepelerin doğal kıvrımları gibi...

Bölgenin uyumlu bir şekilde gelişmesine elverişli olmadığı takdirde hiçbir girişimde bulunmamak gerekir.

Şehir planı, bölge planını meydana getiren bütünün bir öğesinden başka bir şey değildir.

02

Ekonomik, toplumsal ve siyasal değerlerin yanında yer alan, insan kişiliğine bağlı psikolojik ve fizyolojik değerler de, bireysel ve toplumsal düzene ilişkin kaygılardan ileri gelen çekişmelere dahil edilmişlerdir. Yaşam, ancak, insan kişiliğini yöneten bu iki çelişen ilke –birey ve topluluk– birbiriyle uyuştuğu zaman gelişebilir.

İnsan yalnız kaldığı zaman kendini silahsız hisseder ve bu yüzden, doğal bir itkiyle bir topluluğa bağlanır.

Yalnızca kendi gücüyle yetinmek zorunda kalmış olsaydı, kendisine ancak bir kulübe yapabilecek ve güvensizlik içinde, birtakım tehlikelerle ve yalnızlığın sıkıntılarından dolayı daha da ağırlaşan yorgunluklarla dolu bir yaşam sürecekti.

Belli bir topluluğa bağlandığı zaman ise, kaçınılmaz bir disiplinin baskısını üzerinde hissetmekte, fakat buna karşılık, belli bir ölçüde, zorbalığa, hastalığa ve açlığa karşı da korunmuş olmaktadır. Konutunu mükemmel bir duruma getirmeyi düşünebilir ve toplumsal yaşama katılma konusundaki temel ihtiyacını tatmin edebilir.

Kendisine destek olan toplumun tamamlayıcı bir unsuruna dönüşmekle, maddi ihtiyaçlarını tatmin eden ve manevi yaşamını geliştiren binlerce kuruluşla dolaylı ya da dolaysız bir şekilde işbirliğinde bulunur.

Kişisel girişimleri daha verimli hale gelir, özgürlüğü daha iyi korunabilir ve ancak bir başkasının özgürlüğünü tehdit ettiği zaman sınırlandırılır.

Topluluk içindeki kuruluşlar sağduyuluysa, bireyin yaşamı

da bunlar sayesinde zenginleşir ve yükselir. Eğer bu kuruluşlara tembellik, aptallık ve bencillik hâkimse, zayıflamış ve düzensizlik içinde kalmış olan topluluk, üyelerine kin ve hoşnutsuzluktan başka bir şey vermez olur.

Bir plan, ancak bireyin özgürlüğünü en geniş ölçüde kollayacak verimli bir işbirliğine imkân tanıdığında sağduyuya uygun olarak nitelenebilir.

Vatandaşların oluşturduğu bütün içinde bireyin parlaması gerekir.

03 *Bu psikolojik ve biyolojik temeller, çevreden -coğrafi ve topografik, ekonomik ve siyasal durum- etkilenmektedirler. İlk olarak coğrafi ve topografik durum: Çevrenin, su ve toprağın, arazinin ve iklimin özellikleri.*

Coğrafya ve topografya, insanların kaderinde önemli bir rol oynamaktadır.

Bu konuda, amacı insanı korumak olan her türlü kuruluşa kendi kanununu kabul ettiren güneşin birinci derecede önemli olduğunu hiçbir zaman akıldan çıkarmamak gerekir.

Ovalar, tepeler ve dağlar da, aynı şekilde, insanlarda belli bir duyarlık ve düşünce tarzı yaratmada işin içine karışırlar.

Dağlarda yaşayan halklar kendi istekleriyle ovalara inmekle beraber, ovadaki insanlar nadiren vadilere çıkarlar ve geçitleri güçlükle aşarlar.

Topluluk bölgelerinin sınırları dağların tepeleri ile belirlenmiştir ve insanlar bu sınırlar içinde, yavaş yavaş, ortak âdetler ve göreneklerle bir araya gelerek kavimleri meydana getirirler.

Su ve toprak öğelerinin oranı, ırmak ve göl bölgelerini geniş steplerle karşı karşıya getirerek toprağın yüzeyini belirler ya da yoğunluğunu etkileyecek şekilde, bazı yerlerde bereketli otlakların, bazı yerlerde ise çorak toprakların ya da çöllerin ortaya çıkmasına yol açar; dolayısıyla insani girişimleri etkileyen ve ev, köy ya da şehirde ifadesini bulan düşünce tarzlarını şekillendirir.

Güneşin meridyen eğrisi üzerindeki yönüne göre, mevsimler ya şiddetle çatışacak şekilde ya da fark edilmeyecek derecede yumuşak geçişlerle birbirlerini takip ederler ve Dünya, sürekli bir uyum içinde, herhangi bir kopukluk olmaksızın dönüp durduğu halde, özel niteliklere sahip sayısız bileşim çıkar ortaya.

Son olarak, dinleri ve felsefeleri farklı olan ırklar, insani girişimlerin çeşitliliğini artırır ve kendilerine özgü bakış ve yaşam tarzlarını teklif eder.

04 *İkinci olarak, ekonomik durum: Bölgenin kaynakları, dışarısıyla olan doğal ya da yapay ilişkiler...*

Ekonomik durum, zenginlik veya fakirlik, hayatta başarı kazanma konusunda rol oynayan ve ilerleme ya da gerilemeyi belirleyen önemli etkenlerden biridir.

Bu etkenler, tıpkı bir motor gibi, titreşim gücüne göre savurganlığa yol açar, tedbirli olmayı ya da kanaatkârlığı dayatır; köyün, şehrin veya ülkenin tarihini çizen değişiklikleri şartlandırır.

Tarlalarla dolu bir bölgeyi kapsayan bir şehir, temel ihtiyaçlarını sağlamış demektir. Toprakaltı zenginliklerinden faydalanma imkânına sahip olan bir şehir ise, özellikle, yakın veya uzak komşuları ile faydalı temaslar kurmasını mümkün kılacak yol şebekeleriyle donatılmış olduğu takdirde, alış-veriş yapması için gerekli parayı sağlayacak kaynaklardan bol bol faydalanmış olacaktır.

Ekonomik etkenlerin gerilimi, kısmen değişmez koşullara bağlı olsa bile, rastlantının veya insani girişimlerin verimli kılabileceği ya da işlenmemiş bir halde bırakabileceği beklenmedik güçlerin ortaya çıkmasıyla her an değiştirilebilir.

Ne faydalanmak istenilen gizli zenginlikler ne de insan enerjisi mutlak bir nitelik taşımaktadır. Her şey hareket halindedir ve ekonomik durum, önünde sonunda, anlık bir değerden başka bir şey değildir.

05 *Üçüncü olarak, siyasal durum: Yönetim sistemi.*

Öncekilerden çok daha hareketli bir olay, ülkenin canlılığının belirtisi, en yüksek noktasına ulaşmış veya çökmeye yüz tutmuş bir bilgeliğin ifadesi...

Eğer siyasal durum, esas itibarıyla hareketli bir nitelik taşıyorsa, meyvesi olan yönetim sistemi de doğal bir dengeye sahiptir ve bu denge ona, zaman içinde, çok daha kalıcı bir yerleşme imkânı verir; dolayısıyla değişikliklere pek gerek kalmaz. Hareketli bir politikanın ifade ettiği şey, süresinin kendi niteliğinden ve nesnelerin gücünden ileri gelen etkenlerle belirlenmiş olmasıdır.

Bu, son derece katı sınırlar içerisinde, ülkeyi ve toplumu biteviye bir şekilde yöneten, kendi yasalarını kabul ettiren ve bütün emir verme kademelerinde aynı şekilde etkide bulunarak, ülkenin bütününde geçerli hareket etme imkânlarını belirleyen bir sistemdir.

Bu ekonomik ve siyasal kadro, belli bir süre iktidarda olmasından dolayı değeri kabul edilmiş olsa da, her an için kısmen veya tamamen sarsılabilir. Bazen bilimsel bir buluş dengeyi bozacak bir etken olarak rol oynayabilir; dünün yönetim sistemi ile bugünün zorunlu gerçekleri arasında bir uyuşmazlık yaratabilir.

Kendilerine özgü yapılarını yenileyerek korumayı başarmış olan toplulukların, ülkenin genel yapısı tarafından bastırılmaları da söz konusu olabilir. Bu genel kadro ise, büyük evrensel akımların doğrudan hücumuna uğrama tehdidi altındadır.

Değişmez olduğu iddia edilebilecek hiçbir yönetim kadrosu yoktur.

06 *Tarih boyunca, şehrin niteliğini birtakım özgün koşullar belirlemiştir: Askeri savunma, bilimsel buluşlar, birbirini izleyen yönetimler, iletişim ve ulaşım araçlarının (kara, deniz, demir ve hava yolları) sürekli gelişmesi.*

Şehirlerin mimarisinde ve planlarında tarihin izleri görülmektedir. Eski zamanlardan kalma metinler ve diğer yazılı belgeler aracılı-

ğıyla, geçmişin art arda gelen imgelerini tasavvur etme imkânını veren ipuçlarını oluştururlar.

Şehirlerin doğuşunda çok çeşitli etkenler rol oynamıştır. Bazen savunma değeri ön plandadır, böylece bir kayalığın zirvesi, bir nehrin kıvrımı, etrafı surlarla çevrili küçük bir kasabanın kurulmasına imkân verir. Bazen iki yolun kesişme noktası, bir köprü başı veya bir kıyı girintisi, ilk yerleşim noktasının belirlenmesinde belirleyici olmuştur.

İlk şehirlerin belirli bir biçimi yoktu; çoğu zaman yarım daire veya daire halindeydi. Bir koloni şehri olduğunda ise, bir kamp gibi düzenleniyordu: Kent, dik açılı eksenler üzerine kuruluyor ve çevresi dümdüz çitlerle çevriliyordu. Her şey oran, hiyerarşi ve uygunluğa göre düzenleniyordu. Bu kapalı bölgenin kapılarından, dolambaçlı bir şekilde uzak hedeflere doğru akıp giden yollar uzanıyordu.

Bugün hâlâ şehir planlarında, kasabaların sıkışık düzendeki ilk çekirdeğinin, birbirlerini izleyen kapalı bölgelerin ve çeşitli yönlere dağılan yolların izlerine rastlanmaktadır.

Şehirlerde üst üste yaşanıyor ve medeniyet seviyesine göre değişen bir refah söz konusu oluyordu. Bazı yerlerde son derece insani kurallar uygulanıyor, bazı yerlerde ise keyfi baskılar büyük haksızlıklara yol açıyordu.

Sonra makine çağı gelip çattı ve böylece, değişmez olduğu zannedilen bin yıllık bir ölçüye, insan adımının hızına, halen gelişmekte olan başka bir ölçü, mekanik araçların hızı eklenmiş oldu.

07 *O halde, şehirlerin gelişimini belirleyen nedenler, sürekli olarak değişmektedir.*

Nüfus artışı ya da azalması, şehrin refahı ya da çöküşü, bunaltıcı hale gelen kapalı bölgelerin parçalanması, iletişim alanını genişleten yeni haberleşme araçları, seçilen veya zorunlu olarak boyun eğilen politikaların yarar ve zararları, makineleşmenin ortaya çıkışı gibi etkenlerin tümü de hareket halini ifade etmektedir.

Şehir, ülke ya da insanlığın tümü fark etmez, birtakım değerler, zaman içinde, bir topluluğa ait kılınırlar: Fakat eskimenin etkisiyle bir gün bütün bu yapılar ve yollar bozulur. Ölüm, canlı varlıklar kadar eserleri de tahrip eder.

Neyin yaşamaya devam etmesi, neyin ortadan kalkması gerektiğine kim karar verecektir? Şehrin ruhu yıllar içinde oluşmuş; basit yapılar, toplumsal bilincin simgesi oldukları ölçüde ebedi bir değer kazanmışlardır; onlar, gelecekteki ilerlemelerin genişliğini sınırlamaya kalkmaksızın, iklim, coğrafi bölge, ırk, görenek gibi, bireyin gelişimini koşullandıran bir gelenek içinde yer almaktadırlar.

Şehir "küçük bir vatan" olduğu için, kendisine sıkı sıkıya bağlı, manevi bir değer taşımaktadır.

08

Makine çağının başlaması, insanoğlunun davranış biçimlerinde, yeryüzü üzerindeki dağılışında ve girişimlerinde son derece büyük bozukluklar meydana getirmiştir; makineleşmenin sağladığı hız yüzünden, şehirlere yönelik dizginlenemeyen göçlerden ileri gelen yoğunlaşmalar, tarihte bir eşine rastlanmayacak derecede şiddetli ve evrensel bir gelişme yaşanmıştır. Kaos, şehirleri ele geçirmiş durumdadır.

Makinenin kullanılmaya başlaması, çalışma koşullarını altüst etmiştir. Esnaf kesimine öldürücü bir darbe indirerek, köylerin boşalmasına yol açarak, şehirlerde tıkanıklığa sebep olarak ve yüzyıllar boyunca süregelmiş olan toplumsal uyumu görmezden gelecek şekilde ev ile işyeri arasındaki doğal ilişkileri bozarak, binlerce yıllık dengeyi sarsmıştır.

Cesaret kırıcı bir istikrarsızlıkla birleşen çılgınca bir ritim, temel ihtiyaçlar konusundaki uzlaşmayla çatıştığı için, yaşam koşullarını düzensiz bir hale getirmiştir.

Konutlar, aileleri gerektiği şekilde barındıramamakta, mahremiyeti bozmaktadır. Hem maddi hem manevi yönden zorunlu

yaşamsal ihtiyaçların bilinmemesi, zararlı meyvelerini vermekte gecikmemiştir: Hastalık, manevi düşkünlük, isyan.

Şehirleri, içinden çıkılamayacak bir düzensizlik ve yığılmayla karşı karşıya bırakan ve köylerdeki bereketli toprakların terk edilmesine yol açan bu sorun evrensel bir sorun olarak gözükmektedir.

2. BÖLÜM

Şehirlerin Bugünkü Durumu: Eleştiriler ve Çözüm Önerileri

Konut

Gözlemler

09 *Şehirlerin tarihsel bölgelerinde olduğu kadar (hektar başına 1000-1500 kişi düştüğü bilinmektedir) 19. yüzyılın bazı sanayi bölgelerinde de nüfus son derece yoğundur.*

Yoğunluk, yani nüfusla bu nüfusun işgal etmiş olduğu alan arasındaki ilişki, binaların yüksekliğine göre tamamen değişebilir.

Fakat yapı teknikleri, günümüze kadar, binaların yüksekliklerini altı kat ile sınırlamıştı.

Bu tip binalar için kabul edilebilen yoğunluk, hektar başına 250 ile 300 kişi arasındadır. Birçok mahallede olduğu gibi, bu yoğunluk, 600, 800 ya da 1000 kişiye ulaştığı zaman, aşağıdaki belirtilerle nitelenmiş olan sefalet yuvaları ortaya çıkmaktadır:

1. Kişi başına düşen oturulabilir alanın yetersizliği;
2. Dış dünya ile ilişki kurma imkânlarının vasatlığı;
3. Güneş görmeme (kuzey cepheye bakma veya sokaktan ya da avludan gelen gölgeler dolayısıyla);
4. Eskimiş, yıpranmış yapıların mikrop yuvalarına dönüşmesi (tüberküloz);
5. Sıhhi tesisatların yokluğu veya yetersizliği;
6. Konutun iç tertibatından, binanın kötü bir şekilde düzenlenmesinden, can sıkıcı komşuluk ilişkilerinden ileri gelen iç içe, burun buruna yaşama.

Eski şehirlerin merkezleri, askeri istihkâmların gerektirdiği zorunluklardan dolayı, genellikle, serbest alanlardan yoksundu ve sıkışık binalarla doluydu. Fakat, buna karşılık, şehrin surlarından dışarıya çıkar çıkmaz, insanlar, kendilerine temiz havaya ulaşma imkânını sağlayan yeşil alanlarla karşılaşıyordu.

Yüzyıllar geçtikçe, şehrin halkaları birbirine eklendi, yeşilliğin yerini taş yığınları aldı ve böylece şehrin solunum organları olan yeşil alanlar ortadan kalktı. Bu koşullar altında, yoğunluğun artması, sürekli bir rahatsızlık ve hastalık durumunu ifade etmektedir.

10 *Şehrin sıkışık kesimlerinde, konutlar için ayrılan yerlerin yeterli olmaması, faydalanılabilecek yeşil alanların yokluğu, nihayet (spekülasyona dayalı istismar yüzünden) binaların bakımsızlığı gibi etkenler dolayısıyla konut koşullarının zararlı etkileri olmaktadır. Bu durum, yaşam standardı çok düşük ve kendi başına savunma önlemleri alma gücüne sahip olmayan (ölüm oranı bu yüzden % 20'lere kadar çıkmaktadır) bir kesimin varlığı ile daha da vahim bir hal almıştır.*

Sefalet yuvasını meydana getiren konutun içidir; fakat loş sokakların darlığı ve çocukların hareketli oyunları için son derece faydalı olan oksijeni yaratacak yeşil alanların hemen hiç bulunmaması, konutun sefaletini dışarıya doğru yaymaktadır.

Yüzyıllar önce dikilmiş bir bina için yapılmış olan masraflar uzun bir zamandan beri amorti edilmiş durumda bulunmaktadır; buna rağmen bina sahiplerinin bu yapıları hâlâ konut amaçlı kullanılabilecek ticari bir mal olarak görmeleri hoş görülmektedir. Bu binalar, oturulabilirlik değerleri sıfıra indiği halde, hiçbir takibata uğramaksızın, sahiplerine önemli bir gelir getirmeye devam etmektedirler.

Kokmuş et satan bir kasap cezalandırıldığı halde, yasalar, çoktan çürümüş konutların yoksul sınıflara kabul ettirilmesine izin vermektedir.

Böylece, birkaç bencilin zenginleşmesi uğruna, korkunç bir ölüm oranına ve her çeşit hastalığın topluma ağır bir yük getirmesine göz yumulmaktadır.

11 *Şehir geliştikçe, yavaş yavaş, kuşaklar halinde art arda genişleyen bölgelerdeki yeşil alanları da yutmaktadır. Doğal alanların, bu şekilde gitgide daha fazla uzaklaşması, sağlık koşullarının bozulmasını daha da artırmaktadır.*

Şehir geliştikçe, "doğa koşulları" daha az göz önünde tutulmaktadır. "Doğa koşulları" denilince, canlılar için zorunlu olan güneş, mekân, yeşillik gibi zorunlu bazı öğelerin yeter derecede bulunması kastedilmektedir.

Denetimsiz bir yayılma, şehirleri, fizyolojik yönden olduğu kadar psikolojik yönden de bu temel gıdalardan yoksun bırakmaktadır.

Doğayla ilişkisini kaybeden birey, varlığından çok şey kaybetmekte ve bedenini zayıflatan, şehir hayatının aldatıcı zevkleriyle bozulmuş olan duyarlığını ise iflas ettiren bu kopuşu, hastalık ve manevi düşkünlük ile çok daha pahalı bir şekilde ödemektedir.

Son yüzyıl içinde, bu konuda ipin ucunu büsbütün kaçırmış bulunuyoruz ve bugün dünyanın çekmiş olduğu sıkıntının en önemli nedenlerinden biri de budur.

12 *Konut olarak yapılmış binalar, şehrin alanı üzerinde, sağlık ihtiyaçlarıyla çatışacak şekilde dağılmışlardır.*

Şehirciliğin ilk görevi, insanların temel ihtiyaçlarını karşılamaktır. Her birimizin sağlığı, büyük ölçüde "doğa koşulları"na bağlıdır.

Her türlü gelişmeye yön veren güneş, ışıklarını yaymak üzere her konutun içine girebilmelidir; aksi takdirde yaşam, ışıksızlıktan sönüp gidecektir.

Niteliği, yeşil alanların varlığına bağlı olan hava, temiz olmalı, zararlı gazlardan olduğu kadar tozlardan da arınmış bulunmalıdır.

Nihayet mekânlar geniş bir şekilde bölünmelidir. Mekân duygusunun psiko-fizyolojik bir rol oynadığını ve sokakların darlığının, avluların iç içe girmesinin beden sağlığı için olduğu kadar ruh sağlığı yönünden de zararlı olduğunu unutmayalım.

CIAM'ın Atina'da toplanmış olan 4. Kongresi, şu önermeyi ön gerçek olarak kabul etmiştir: Güneş, yeşil alan ve mekân, şehirciliğin birinci derecede rol oynayan üç öğesidir.

Bu gerçeğin kabul edilmesi, mevcut durum hakkında hüküm verme ve yeni teklifleri, gerçekten insani bir bakış açısından değerlendirme imkânı verecektir.

13 *En yoğun mahalleler, en elverişsiz koşullardaki (yanlış eğim üzerinde, kirli dumanlar ve sanayi gazlarıyla kaplı kısımlarda, sel tehlikesi altındaki alanlarda, vs.) bölgelerde yer almaktadırlar.*

Yalnızca bireyi korumakla kalmayıp, ona gittikçe artan bir mükemmelliğe ulaşma imkânını da vermek zorunda olan modern konut koşullarını belirlemek için henüz hiçbir yasa çıkarılmış değildir. Böylece şehir arazisi, oturma alanları ve konutlar, geleceği düşünmeksizin, günü gününe, en beklenmedik ve bazen en adi çıkarlara hizmet edecek şekilde dağıtılmaktadır.

Belediye'de çalışan bir plancı, binlerce konutu güneş ışığından yoksun bırakacak bir sokağı çizme konusunda en ufak bir sakınca görmemektedir. Bazı belediyeciler de, kirli dumanlarla, aşırı rutubetle ya da sivrisineklerle kaplı bir alan olması dolayısıyla iskân edilmemiş bir bölgede bir işçi mahallesinin yapılmasına ne yazık ki izin vermektedirler. Cephesi dolayısıyla hiç kimseyi çekmeyen bir kuzey yamacı; kurum, kömür kokuları ve birtakım zehirli sanayi gazlarıyla dolu bir alan, hazır işgücü olarak kabul edilen, köklerinden kopmuş, sağlam bağları olmayan işçi kitlelerinin barındırılması için daima yeterli olarak kabul edilmektedir.

14

Havadar binalar (refah içindeki aile konutları) elverişli bölgeleri işgal eder; şiddetli rüzgârların etkisinden korunmuştur, görüş açıları serbesttir ve güzel manzaralı perspektifler (göl, deniz, dağlar ve bol bol güneş ışığı) üzerine açılacak biçimde serbest alanlarla çevrilmiştir.

Elverişli bölgelerde genellikle lüks konutlar bulunmaktadır; öyle görünüyor ki insanoğlunun içgüdüsel arzuları, onu, imkânları elverdiği takdirde, kökleri doğada olan refah içindeki yaşam koşullarına ulaşmaya yönlendirmektedir.

15

Konutların eşit şartlar altında olmayan bu dağılımı, geçmişten gelen zihniyetler ve meşru kabul edilen belediyelere özgü tedbirlerle düzenlenmiştir: Bölgeleme.

Bölgeleme, her bireye ve her işleve doğru yeri vermek amacıyla bir şehir planı üzerinde yapılan işlemi ifade eder.

Her biri özel bir mekâna ihtiyaç duyan çeşitli insan faaliyetleri arasında gereken ayrımın yapılması, bölgelemenin temelini oluşturur: Oturma yerleri, sanayi ve ticaret merkezleri, eğlence ve dinlenmeye ayrılmış alanlar gibi.

Fakat, zengin konutlarla sıradan konutlar, koşullar gereği birbirlerinden ayrılmış olsalar bile, sağlıklı ve düzenli bir yaşam için gereken koşullardan, yalnızca servet sahiplerinin yararlanmasını sağlayarak, kutsal olmaları gereken kuralları bozmaya hakkımız yoktur.

Bazı idari alışkanlıkları değiştirmek zorunludur ve bunun hemen yerine getirilmesi gerekmektedir. Hiçbir açık kapı bırakmayan bir yasa çıkararak, herkesin, maddi durumuna bağlı olmaksızın, belli bir ölçüde refaha ulaşmasını sağlamak, sıkı bir şehir mevzuatı ile, tüm ailelerin ışıktan, havadan ve mekândan yoksun bırakılmalarını tamamen önlemek gerekir.

16 *Ulaşım yolları boyunca ve yol ağızlarında yükselmiş binalar, gürültü, toz ve zararlı gazlar dolayısıyla konut için zararlıdır.*

Bu nokta göz önünde tutulmak isteniyorsa, bundan böyle konutlarla trafiği birbirinden tamamen ayrı bölgelere yerleştirmek gerekecektir.

Artık evler, kaldırım aracılığıyla sokakla birleşmeyecek, kendisine ayrılmış çevre içinde, güneşten, temiz havadan ve sessizlikten faydalanacak şekilde yükselecektir.

Trafik, yayalar için ayrılmış yavaş gidiş-geliş yolları ile, arabalar için ayrılmış hızlı gidiş-geliş yolları olmak üzere ikiye ayrılacaktır. Bu yollar konutlara ancak ara sıra yaklaşarak işlevlerini yerine getirecektir.

17 *Konutların geleneksel bir şekilde yol kenarlarına sıralanması, ancak pek az konutun güneş ışığından faydalanmasına imkân vermektedir.*

Binaların geleneksel bir şekilde yollar boyunca sıralanması, inşa edilen birimlerin ister istemez belli bir şekilde düzenlenmesine yol açar. Paralel veya dolambaçlı sokaklar, tekrar tekrar kesişerek, kare, dikdörtgen, yamuk ya da üçgen şeklinde, çeşitli genişlikte alanlar oluştururlar. Bu alanlar bir kere binalarla doldu mu, artık "bloklar" meydana gelmiş demektir.

Bu blokların ortasını aydınlatma zorunluğu, çeşitli büyüklükteki iç avluların ortaya çıkmasına yol açar.

İmar mevzuatı, ne yazık ki, kâr peşinde koşanların bu avluları utanç verici ölçüde küçük yapmasına engel olmamaktadır.

Bu yüzden şu hazin sonuç ortaya çıkmaktadır: Dört cepheden biri, ister sokağa isterse avluya baksın, kuzeye doğru yönelmiştir ve güneşten hiçbir şekilde faydalanamamaktadır; buna karşın, diğer üçü, sokakların ve avluların darlığından kaynaklanan gölgeler yüzünden, aynı şekilde, güneşten kısmen yoksun bırakılmaktadır.

İncelemeler göstermiştir ki, şehirlerde, güneş görmeyen cephelerin oranı, 1/2 ila 3/4 arasında değişmektedir. Bazı durumlarda bu oran çok daha vahim bir hal almıştır.

18 *Konutla ilgili ortak kullanım alanlarının dağılımı tamamen gelişigüzel yapılmaktadır.*

Konut aileyi barındırmaktadır; konutun bu işlevi bile başlı başına bir düzenleme yapmayı gerektirir ama ne yazık ki, daha önceleri zaman zaman mutlu bir şekilde çözümlenmekle beraber, bugün için çözümü rastlantıya kalmış bir sorunu ortaya koyar.

Fakat konutun dışında ve yakın çevresinde, aile, gerçekten konutun uzantılarını oluşturan ortak tesislere de ihtiyaç duymaktadır: Gıda maddeleri satış yerleri, sağlık hizmetleri, kreşler, anaokulları, okullar, gençlere çalışma ve oyun oynama imkânı veren kültür ve spor kuruluşları, "sağlık donanımları"nı tamamlamak üzere beden eğitimine ve günlük spor faaliyetlerine ayrılmış olan sahalar.

Bu ortak tesislerin yararlı olduğundan kimse şüphe etmemektedir, fakat ne derece zorunlu oldukları büyük çoğunluk tarafından iyice kavranılmamıştır. Henüz başlangıç aşamasında ve parça parça gerçekleştirilmektedirler; konutun genel zorunlukları ile bu tesisler arasında henüz bir bağ kurulmuş değildir.

19 *Okullar, çoğu zaman, konutlardan çok uzakta, ulaşım yolları üzerinde yer almaktadırlar.*

Okullar, programları ve mimari düzenleri bir yana, genellikle karmaşık şehir bütünü içinde kötü bir şekilde yerleştirilmişlerdir.

Konutlardan çok uzak olmaları, çocukları sokağın tehlikeleriyle karşı karşıya bırakmaktadır. Öte yandan, okullarda çoğu zaman öğretimin dışında hiçbir şey verilmemekte, altı yaşından küçüklerle on üç yaşından büyük ergenler, yaşlarının zorunlu ihtiyaçları olan okul-öncesi ve sonrası düzenlemelerden yoksun bırakılmaktadırlar.

Yapılmış olan binaların bugünkü durumu ve dağılımı yeniliklere kolay kolay ayak uyduramamaktadır; oysa bu yenilikler sayesinde çocuklar ve gençler yalnızca çeşitli tehlikelerden korunmakla kalmazlar, öğretimin yanı sıra, bedensel ve manevi yönden tam olarak gelişmelerini sağlayacak ciddi bir eğitim görmelerine imkân tanıyan koşullar içinde yetişmiş olurlar.

20 *Banliyöler, plansız bir şekilde ve şehirle sağlıklı bir bağlantıları olmaksızın düzenlenmişlerdir.*

Banliyöler dış mahallelerin (*faubourg*) bozulmuş şeklidir. Eskiden dış mahalleler, askeri bir yerleşimin ortasında kurulmuş düzenli birimlerdi. Varoş bölgeleri ise, sırtlarını dışarıya vermiş, bu korunaklı dış mahallelere giden yol boyunca inşa edilmiş, korunma imkânlarından yoksun ve ister istemez güvensizliğe alışmak zorunda bırakılmış kalabalık kitlelerin itilmiş olduğu yerleşme bölgeleriydi.

Yeni askeri yerleşimlerin gerçekleştirilmesi, bu bölgeleri ve onlara bağlı bazı yolları şehrin içine dahil edince, şehrin normal planı ilk kez bozulmuş oldu.

Makine çağı, belli bir planı olmayan arazi parçalarından meydana gelmiş banliyölerle belirlenmiştir; bu banliyölerde, her çeşit kalıntının etrafa yayıldığı, her türlü girişimcilik riskine girilebilen, çoğu zaman önceden geçici oldukları düşünülen ama bazıları zaman içinde devasa bir gelişme gösteren sanayi kuruluşları ile en alçakgönüllü esnaf faaliyetlerinin yan yana yer aldıkları görülmektedir. Banliyö hem kötüye doğru gitmenin hem de girişimciliğin simgesidir. Şehrin duvarlarını döven köpüklü dalgalara benzer.

19. ve 20. yüzyıllar boyunca, bu dalga yükselme halindeydi, daha sonra da bir su baskını halini aldı. Şehrin kaderini ve kuralllı bir şekilde gelişme imkânını ciddi bir biçimde tehlikeye soktu.

İstikrarsız bir topluluğun sefalet içinde yaşadığı, ayaklanma kültürünün kaynayan kazanı banliyöler, genellikle şehirlerin on, hatta yüz katı genişliktedir. Mesafe-zaman işlevinin, çözümsüz kalmaya mahkûm ağır sorunlar doğurduğu bu hastalıklı banliyöler,

bazı kimselerce bahçeli şehirler haline getirilmeye çalışılmaktadır. Bunlar hayali cennetler, akıldışı çözüm yollarıdır.

Bütün dünyaya yayılan ve Amerika'da en aşırı boyutlara ulaşmış bulunan banliyö bir şehircilik hatasıdır ve yüzyılımızın en büyük dertlerinden birini oluşturmaktadır.

21 *Banliyöler, idari sınırlar içine alınmaya çalışılmaktadır.*

Artık çok geç!

Banliyölerin idari sınırlar içine alınmasında çok geç kalınmıştır. Basiretsizce hazırlanmış yasalar, banliyölerde, asla zamanaşımına uğramayacak birtakım mülkiyet haklarının yerleşmesine yol açmıştır. Boş bir araziye el koyup, orada bir gecekondu, baraka ya da atölye inşa etmiş bir kimsenin elinden bu araziyi alabilmek son derece büyük güçlükler doğurmaktadır.

Banliyölerde nüfus yoğunluğu çok düşüktür ve toprak yeni yeni işletilmeye başlanmıştır; bununla beraber, belediyeler, banliyö bölgelerini gerekli tesis ve hizmetlerle donatmak zorundadır: Yol, kanalizasyon, hızlı ulaşım araçları, polis teşkilatı, aydınlatma ve temizlik işleri, sağlık ve eğitim hizmetleri, vs.

Bunca yükümlülüğün sebep olduğu korkunç masraflarla, yoğun olmayan bir nüfusun sınırlı katkısı arasındaki oransızlık son derece dikkat çekicidir.

İdari makamlar, durumu düzeltmek için işe giriştiği anda, aşılması güç engellerle karşılaşmış ve boş yere yıpranmıştır.

İdari makamların, şehrin etrafını çevreleyen alan ile, banliyöler ortaya çıkmadan önce ilgilenmesi ve bu bölgelerin uyumlu bir şekilde gelişmesini sağlayacak imkânları yaratması gerekirdi.

22 *Banliyöler çoğu zaman gecekondu yığınından başka bir şey değildir ve bu bölgeleri yaşanabilir kılmak hiç de verimli olamamaktadır.*

Kötü inşa edilmiş gecekondular, tahta barakalar, binbir çeşit malzemeyle devşirilmiş sundurmalar, yolu yordamı olmayan bir yaşamın dalgaları arasında oradan oraya sürüklenen sefillerin yaşadığı yer, işte banliyö!

Çirkinliği ve hüznüyle, çevrelemiş olduğu şehrin yüzkarası olan banliyölerin, karşılığında herhangi bir yeterli mali kaynak sağlamaksızın devlet gelirini sömürmek zorunda bulunan sefaleti, toplum için ağır bir yüktür.

Banliyöler, şehirlerin sefil bekleme odalarıdır; geniş ulaşım yollarına asılı kalmış daracık patika yollarıyla trafiği felç ederler; dağılışlarındaki karışıklık ve düzensizlik, kuş bakışı bakıldığında gayet net ortaya çıkar, içlerinden trenle geçildiğinde ise, çevreledikleri şehrin ününü duyup gelmiş olan bir yolcuda, ancak, dayanılması güç bir hayalkırıklığı yaratırlar.

Göz Önünde Tutulması Gereken Hususlar

23 *Konut mahalleleri, bundan böyle şehir içerisinde en iyi yerleri almalı, topografya koşulları ve iklim özelliklerini göz önünde bulunduracak şekilde inşa edilmeli, güneş görmeye en elverişli yerlerde, en uygun yeşil alanlar içinde kurulmalıdı rlar.*

Şehirler, bugünkü biçimleriyle, kamu yararına olduğu kadar ve kişisel yarara da zıt olan koşullarda inşa edilmişlerdir.

Tarih, şehirlerin ortaya çıkışlarının ve gelişmelerinin, zamanla üst üste yığılan birtakım derin nedenlere bağlı olduğunu, yüzyıllar boyunca yalnızca büyümekle kalmayıp, hep aynı topraklar üzerinde, çoğu zaman yepyeni bir şekilde ortaya çıktıklarını göstermektedir.

Makine çağı, yüzyıllar boyunca sürüp gitmiş olan bu koşulları birdenbire değiştirerek, şehirleri karmakarışık bir hale getirmiştir.

Bugünkü görevimiz, yapılacak işlerin sıraya konmasını öngörebilecek planlarla, şehirleri bu düzensizlikten kurtarmaktır.

Konut sorunu her şeyden önce gelmektedir. Şehrin en iyi yerleri konutlar için ayrılmış olmalıdır. İlgisizlik ya da açgözlülük yüzünden konut bölgeleri karmakarışık bir hale gelmişse, onları düzeltmek için her türlü araca başvurmak gerekir.

Konut koşullarının iyileştirilmesi birçok etkenin birlikte rol oynamasına bağlıdır. Aynı zamanda en güzel manzaraları, rüzgârı, sisi ya da dumanı hesaba katacak şekilde en temiz havayı, en iyi cephelere dönük yamaçları arayıp bulmak, var olan yeşil alanlardan yararlanmak, yenilerini gerçekleştirmek ya da zarar görmüş olanları onarmak gerekmektedir.

24 *Konut bölgelerinin belirlenmesi sağlık koşullarına uygun olarak yapılmalıdır.*

Evrensel sağlık kanunları, şehirlerin sağlık durumuna karşı ağır bir ithamda bulunmaktadır. Fakat yalnızca teşhiste bulunmak, hatta çözüm yolunu keşfetmek yeterli değildir; bu çözüm yolunun ilgili makamlar tarafından kabul ettirilmesi gerekir.

Toplum sağlığı için, birçok mahallenin ortadan kaldırılması gerekecektir.

Bu mahallelerin bir kısmı, uzun boylu düşünülmeksizin, apar topar yapılmış binalardan meydana gelmiştir ve bunları yıkmaktan başka çare yoktur; diğerleri ise, sahip oldukları tarihsel anılar ya da sanat değeri taşıyan nitelikler dolayısıyla kısmen korunmalıdırlar. Tehlikeli bölgeleri acımaksızın yıkarken, geride kalmayı hak edenleri kurtarmak da pekâlâ mümkündür.

Konutları sağlığa uygun hale getirmek yetmez; dışarıya doğru olan uzantılarını yaratmak ve düzenlemek, beden eğitimi alanlarına ve çeşitli spor sahalarına ayrılacak yerleri önceden genel plan içinde belirlemek gerekir.

25 *Arazinin doğasına uygun konut biçimlerinin öngördüğü akla uygun yoğunluklar belirlenmelidir.*

Şehrin nüfus yoğunlukları, yetkili makamlar tarafından belirlenmelidir. Bu yoğunluklar, şehir arazisinin çeşitli amaçlara hizmet edecek şekilde kullanılmasına göre değişebilir ve yoğunluk oranlarına göre, şehrin geniş bir şekilde yayılmasına ya da üst üste yığılmasına yol açabilir.

Şehirsel yoğunlukları belirlemek, önemli sonuçlar yaratabilecek idari bir eylemdir.

Makine çağı ile birlikte, şehirler denetimsiz ve dizginsiz bir şekilde gelişmeye başlamışlardır. Şehirlerin felaketine yol açan sebeplerden biri olan bu ölçüsüz ve kesinlikle akıldışı gelişmenin mantıklı tek açıklaması, şehir gelişmesinin başıboş bırakılmasıdır.

Şehirlerin ortaya çıkmaları kadar gelişmeleri de, incelenmesi gereken özel nedenlere bağlıdır ve bu da, örneğin elli yıl gibi belirli bir zaman dilimini öngörmek demektir.

Belirli bir nüfus öngörülebilir. Bu nüfusu hangi yararlı alanlara yerleştirmek gerektiğini bilmek, günlük "zaman-mesafe" ölçülerini tahmin etmek, bu elli yıllık programın gerçekleşmesi için zorunlu olan alanı ve kapsamı belirlemek gerekir.

Nüfus sayısı ve arazinin boyutları belirlendiğinde, yoğunluk da belirlenmiş olur.

26 *Her konut için asgari güneş görme süresi belirlenmelidir.*

Güneş ışınlarını inceleyen bilim, insan sağlığına yararlı ve bazı durumlarda zararlı olanları birbirinden ayırmayı başarmıştır.

Güneş yaşamın efendisidir.

Tıp bilimi göstermiştir ki, güneşin girmediği yere verem girer ve oraya yerleşir; yine tıp bilimi, insanların, mümkün olduğu kadar "doğa koşulları"na uygun yaşamalarını önermektedir. Güneş, en elverişsiz mevsimde bile, her konuta günde birkaç saat girmelidir.

Toplum artık ailelerin güneşten yoksun kalmalarını ve bu yüzden solup gitmelerini hoş görmemektedir.

Tek bir konutun bile yalnızca kuzeye baktığı veya dışarıdan gelen gölgeler yüzünden güneşten yoksun kalmış her ev planı, kesin olarak reddedilmelidir.

İnşaat sorumlularından, kış gündönümünde her dairenin günde asgari iki saat güneş görmesine imkân veren bir taslak hazırlamaları istenmeli, aksi takdirde inşaat izni verilmemelidir.

Güneşi evlere sokmak, mimarın yeni ve en önemli görevidir.

27 *Konutların, ulaşım yolları boyunca sıralanması yasaklanmalıdır.*

Ulaşım yolları, yani şehirlerimizin sokakları, birbiriyle uyuşmayan amaçlara hizmet etmektedir. Farklı ağırlıkları taşımakta ve yayaların yürümesine olduğu kadar, kamuya ait hızlı ulaşım araçlarının, otobüs ya da tramvayların ya da daha hızlı olan kamyon ve özel otomobil gibi araçların ulaşımına imkân vermektedir.

Atların kullanıldığı ve ancak atlı arabaların ortaya çıktığı zamanlarda ezilmeleri önlemek amacıyla yapılmış olan kaldırımlar, motor hızının sokaklara gerçek bir ölüm tehlikesini sokmasından sonra gülünç bir önleme dönüşmüştür.

Günümüzde, şehirde bulunan evlerin kapıları böyle bir tehlikeye açılmakta, pencerelerden içeriye, yoğun motorlu trafiğin ürünü olan gürültü, toz ve zararlı gazlar girmektedir.

Bu durum, kökten bir değişiklik yapmayı gerektirir: Saatte 4 km'lik yaya hızı ile saatte 50 ila 100 km arasındaki motor hızı birbirinden ayrılmalıdır.

Böylece konutlar motorlu araçlardan uzaklaştırılmış olacak, araçlar ayrı bir yatağa yönlendirilecek, yayalar ise kendileri için ayrılmış olan dümdüz yollardan ya da gezi yollarından faydalanacaklardır.

Şehirlerde, henüz bu uygulamaların hiçbiri gerçekleştirilmemiştir.

28 *Yüksek yapılar inşa etmek için, modern tekniğin imkânlarını hesaba katmak gerekir.*

Her çağ, yapılarını inşa edebilmek için, kendi özel kaynaklarının gerektirmiş olduğu tekniği kullanmıştır.

19. yüzyıla gelinceye kadar, ev yapma sanatında, taş ya da tuğladan taşıyıcı duvarlar veya tahta kaplamalar ve ahşap kirişlerden meydana gelmiş döşeme elemanları kullanılmıştı.

19. yüzyılda, profil demirlerin kullanıldığı bir ara dönemden sonra, 20. yüzyılda, çelik ve betonarmeden homojen yapılar inşa edilmeye başlandı.

Mimarlık tarihinde tam bir devrim olan bu yenilikten önce, altı kattan yüksek bir yapı yapılamıyordu. İçinde bulunduğumuz çağ bu konuda artık bu derece sınırlı değildir. Binalar altmış beş kata kadar çıkabiliyorlar.

Geriye, şehirsel sorunları ciddi bir şekilde inceleyerek, her durum için en elverişli yüksekliği belirlemek kalıyor.

Herhangi bir yapının uygunluğunu belirleme ölçütleri şunlardır: En güzel manzaranın seçimi, en temiz havaya ve en iyi güneş görme imkânlarına ulaşmaya çalışma ve son olarak, yapının hemen yakınında ortak kullanıma açık tesisler, okullar, yardım merkezleri, oyun alanları gibi uzantıları kurabilme imkânı.

Yalnızca belirli yükseklikteki yapılar, bu haklı ihtiyaçlara uygun bir şekilde yanıt verebilir.

29 *Yalnızca, birbirlerinden uzakta inşa edilmiş yüksek yapılar, geniş yeşil alanların oluşmasına ve arazinin kurtarılmasına imkân verirler.*

Yüksek yapıların birbirlerinden yeterince uzak mesafelerde yapılması gerekir; aksi takdirde, yükseklikleri, bir mükemmellik belirtisi olmak yerine, mevcut kötü durumun daha da kötüleşmesine yol açacaktır. Kuzey ve Güney Amerika şehirlerinde yapılan büyük hata da budur.

Bir şehrin inşası, programsız bir şekilde özel teşebbüse bırakılamaz.

Şehrin nüfus yoğunluğu, konutun uzantılarını oluşturacak ortak tesislerin düzenlenmesini geçerli kılacak kadar olmalıdır.

Bu yoğunluk belirlendikten sonra, şehir için ayrılacak alanı hesaplama imkânı verecek tahmini bir nüfus miktarı kabul edilecektir.

Toprağın ne şekilde kullanılacağına karar vermek, konut bölgeleriyle yeşil alanlar arasındaki ilişkiyi belirlemek, özel konutlar için olduğu kadar onların çeşitli uzantıları için de gereken alanı ayırmak, şehre belli bir süre içinde aşılmaması gereken bir alan vermek, tüm bunları gerçekleştirebilmek için, yetkililerin yapması gereken bellidir: "Arazi Kanunu"nun çıkarılması.

Böylece şehir artık rahat rahat gelişecek ve bu kanun tarafından getirilen sınırlar içinde, sanatçının imgelemine her tür özgürlük tanınmış olacaktır.

Boş Zamanların Değerlendirilmesi

Gözlemler

30 *Serbest alanlar genellikle yeterli değildir.*

Bazı şehirlerde hâlâ serbest alanlara rastlanmaktadır.

Bunlar geçmiş yıllar boyunca birikegelmiş olan arazi parçalarının mucize kabilinden günümüze kadar gelmiş kalıntılarıdır: Hükümdarların malikânelerini çevreleyen parklar, burjuva evlerine bitişik bahçeler, yıkılmış bir askeri surun harabelerinde yer alan gölgeli gezinti yerleri gibi.

Son iki yüzyıl, şehrin gerçek solunum organları olan bu serbest alanlara büyük bir oburlukla el koydu; onları baştan aşağı yapılarla örttü, çimen ve ağaçların bulunduğu yerleri duvarlarla kapladı.

Serbest alanların, eskiden, birtakım imtiyazlıların gönlünü hoş etmekten başka bir amacı yoktu. Bugün bu alanlara yeni bir anlam kazandıran toplumsal bakış açısı, o zamanlarda henüz ortaya çıkmamıştı.

Bu serbest alanlar, konutların dolaylı ya da dolaysız uzantıları olabilirler; konutu çevreledikleri zaman doğrudan doğruya, yakın bir çevrede büyük alanlar halinde toplandıkları zaman ise dolaylı uzantılar olarak rol oynarlar.

Serbest alanların ayrılmasında her iki durumda da aynı amaç güdülmektedir: Gençlerin toplu faaliyetlerine imkân tanımak, boş

zamanlarda oynanan oyunlara, gezintilere ve eğlencelere elverişli bir alan sağlamak.

31 *Serbest alanlar, yeterli genişlikte olsalar da, çoğunlukla yerleri iyi seçilmemiştir; dolayısıyla geniş kitleler tarafından yeterince kullanılamamaktadı rlar.*

Modern şehirlerde yeterli genişlikte birkaç serbest alan bulunsa da, bunlar bazen şehrin çevresinde bazen de son derece lüks oturma bölgelerinin merkezinde yer alırlar.

Birinci durumda, halkın oturmuş olduğu yerlerden uzak bulundukları ancak pazar günleri gidebilecekleri bir yere dönüşürler ve can sıkıcı koşullarda süren günlük hayata hiçbir etkide bulunmazlar.

İkinci durumda ise, gerçekte, halka kapalıdırlar ve konutun yararlı uzantıları olma rolünü yerine getirmeksizin, yalnızca güzelleştirme işlevini gerçekleştirmiş olurlar.

Her iki durumda da, halk sağlığına ilişkin ciddi soruna en ufak bir katkıları olmaz.

32 *Serbest alanların merkezden uzak oluşu, şehrin sıkışık bölgelerindeki konut koşullarının düzelmesine imkân tanımamaktadır.*

Şehircilik, yalnızca şehirlilerin beden sağlıklarını değil, ruh sağlıklarını ve bundan ileri gelen yaşama sevinçlerini de koruma altına alacak koşulları sağlamak zorundadır.

Çoğu zaman, gerek kas, gerekse sinir sistemi bakımından insanın gücünü tüketen çalışma saatlerinden sonra, insanın her gün yeterince boş zamanı olmalıdır. Makineleşmenin ister istemez artıracağı bu boş zaman, doğal bir ortamda dinlenmeye ayrılmış olmalıdır.

Dolayısıyla, serbest alanları yaratmak ya da mevcut serbest alanları korumak bir zorunluktur ve insan türünün kurtuluşu da buna bağlıdır.

Bu, şehirciliğe ilişkin bilgiyi tamamlayan bir izlektir ve belediyelerin tüm dikkatlerini bu konuya vermeleri gerekir.

Konut sorununu çözümleyebilecek biricik yöntem, inşa edilmiş alanlarla serbest alanlara gereken oranlarda yer vermektir.

33 *Sayıları son derece az olan spor tesisleri, genellikle, bu tesislerden faydalanacak olanların yakınına yerleştirilmiş olmak için, gelecekte konut ya da sanayi bölgesi inşa etmek amacıyla ayrılmış yerlere, geçici olarak donatılmış, eğreti ve sürekli yer değiştiren tesisler şeklinde kurulmuşlardır.*

Bazı spor dernekleri, haftasonu tatillerini geçirmek üzere şehrin çevresinde kendilerine geçici bir yer bulmuşlardır; fakat bunlar hiçbir resmiyeti olmayan güvenilmez oluşumlardır.

Boş zaman faaliyetlerini üç kategoride toplamak mümkündür: Günlük, haftalık ve yıllık.

Günlük boş zaman, konutun yakınında geçirilmelidir.

Haftalık boş zaman, şehir dışına çıkma ve bölgede dolaşma imkânı verir.

Yıllık boş vakit, yani tatiller, şehrin ve bölgenin dışında yapılacak gerçek yolculukları mümkün kılar.

Sorunun bu şekilde konulması, konutların çevresinde, bölgede ve son olarak bütün ülkede yeşil alanların yaratılmasını gerektirmektedir.

34 *Haftalık boş zamana ayrılabilecek alanların şehirle bağlantısı çoğunlukla sağlıklı değildir.*

Şehrin yakınında yer alan haftalık boş zaman merkezleri belirlendikten sonra, ulaşım sorunu ortaya çıkacaktır.

Bu sorun, bölge planı hazırlanırken ele alınmalıdır; mümkün olan her tür ulaşım imkânı incelenmelidir: Karayolları, demiryolları ya da ırmaklar gibi.

35 *Her konut mahallesi, çocukların, gençlerin ve yetişkinlerin oyunlarını ve spor faaliyetlerini akılcı bir şekilde düzenlemek için gereken yeşil alanlara sahip olmalıdır.*

Bu karar, ancak gerçek bir kanun –yani "Arazi Kanunu"– ile desteklendiğinde etkili olabilir.

Bu kanun, karşılanacak ihtiyaçları göz önüne alan bir çeşitliliğe sahip olacaktır.

Böylece nüfus yoğunluğu ve serbest alanlar ile inşa edilmiş alanların oranı, işlevlere, yerlere ve iklimlere göre değişkenlik gösterebilecektir. İnşa edilmiş alanlar, kendilerini çevreleyecek yeşil alanlara sıkı bir şekilde bağlanacaktır. İnşa edilmiş alanlarla yeşil alanlar, birinden diğerine makul bir sürede ulaşılabilecek şekilde dağılacaklardır.

Her ne olursa olsun, şehrin dokusu değişmeli, yığılma bölgeleri yeşil şehirlere dönüşmelidir.

Bahçe-şehirlerin aksine, bu bölgelerde yeşil alanlar, özel mülkiyete ait küçük parçalara ayrılmak yerine, konutun uzantılarını meydana getiren çeşitli ortak faaliyetlere ayrılmış olacaktır.

Bahçe-şehirlerin savunulabilecek temel niteliği olan bahçe kültürünün faydaları da bu bölgelerde göz önüne alınabilecek; toprağın belli bir kısmı, çok sayıda bireysel parçaya bölünmek suretiyle bu iş için ayrılabilecektir; fakat zaman zaman ortaklaşa yapılması gereken toprağı sürme ve sulama gibi işlerin düzenlenmesi de hem güçlükleri azaltacak hem de verimi yükseltecektir.

36 *Sağlığa aykırı adacıklar ortadan kaldırılmalı, yerlerine yeşil alanlar yapılmalıdır. Çevredeki mahallelerin sağlığı buna bağlıdır.*

Sağlığın temel ilkeleri gereğince, gecekondular belirlenmeli ve sağlığa aykırı adacıklar ortadan kaldırılmalıdır.

Yerlerini, hiç değilse bitişik mahallelerin daha iyi yaşam koşullarına ulaşmaları yolunda önemli bir adım olan parklar almalıdır.

Bununla beraber, bu adacıklardan bazılarının, şehir için zorunlu birtakım yapıların inşası için özellikle uygun olması da söz konusudur. Bu durumda, akıllıca yönetilen bir şehircilik, onları, genel bölge ve şehir planının önceden belirlediği şekilde, en faydalı amaç için kullanabilmelidir.

37 *Yeni yeşil alanlar, kesin bir şekilde belirlenmiş amaçlara hizmet etmelidir: Çocuk bahçelerini, okulları, gençlik merkezlerini kapsamalı ve hepsini konutlara sıkı bir şekilde bağlamalıdır.*

Yapılı alanların yakınında toplanmış ve konut bölgeleri arasına sıkıştırılmış yeşil alanların işlevi, yalnızca şehrin güzelleştirilmesi değildir.

Yeşil alanlar, her şeyden önce, faydalı bir rol oynamak zorundadırlar ve bu alanların çimenleri üzerinde ortak tesisler yer almalıdır: Kreşler, okul-öncesi veya sonrası kuruluşlar, gençlik merkezleri, zihin ve beden yorgunluğunu gideren tesisler, okuma ve oyun salonları, yarış alanları veya açıkhava yüzme havuzları gibi.

Bütün bu tesisler, konutların uzantılarını meydana getirecekler ve tıpkı konutlar gibi "Arazi Kanunu"na tabi olacaklardır.

38 *Haftalık boş zamanlar, elverişli yerlerde geçirilmelidir: Parklar, ormanlar, spor sahaları, stadyumlar, plajlar, vs.*

Haftalık boş zamanların nasıl geçirilmesi gerektiğine ilişkin hemen hemen hiçbir şey düşünülmüş ve hazırlanmış değildir.

Şehri çevreleyen bölge içerisindeki geniş sahalara el konacak ve bunlar, yeterli sayıda ve konforlu ulaşım araçları ile şehre bağlanacaktır.

Burada artık, evin etrafındaki az veya çok ağaçlı basit çimenlikler değil, gerçek çayırlar, ormanlar, doğal ve yapay plajlar gibi, şehir halkına, sağlığa uygun, dinlendirici ve faydalı faaliyetlerde bulunma konusunda binlerce imkân yaratan, özenli bir şekilde korunan ve bakım gören geniş bir serbest alan deposu söz konusudur.

Her şehrin çevresinde böyle bir düzenlemeyi karşılayabilecek yerler vardır ve ulaşım imkânlarının iyice incelenmesine dayanan bir organizasyon aracılığıyla bu yerlere kolayca ulaşmak mümkün olacaktır.

39 *Parklar, spor sahaları, stadyumlar, plajlar, vs.*

Bir dinlenme-eğlenme programı, her tür etkinliği kapsamalıdır:

Güzel manzaralı yerlerde yalnız veya toplu gezintiler;

Her tür spor: Tenis, basketbol, futbol, yüzme, atletizm;

Gösteriler, konserler, açıkhava tiyatroları, stadyumlar ve çeşitli yarışlar.

Son olarak da gerekli donanımı sağlamalıdır: Akılcı bir düzenlemeyi gerektiren ulaşım araçları; geçici olarak kalınacak yerler, oteller, hanlar veya kamplar; diğerleri kadar önemli bir diğer konu da içme suyu ve yiyecek maddelerinin her yerde özenli bir şekilde bulundurulmasıdır.

40 *Bütün bu düzenlemeler daha önce var olan ırmak öğeler -orman, tepe, dağ, vadi, göl, deniz- göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmelidir.*

Uzaklık sorunu, motorlu ulaşım araçlarının mükemmelleşmesi sayesinde çözümlenecektir.

Biraz daha uzaklara gitme pahasına olsa bile, iyi bir yer seçmek daha doğrudur.

Bölgede, yalnızca doğal güzellikleri olduğu gibi korumak değil, aynı zamanda bazı doğal güzelliklerin uğradığı zararları onarmak da gerekmektedir.

Bu, sorumluluğu belediyelere ait çok önemli bir toplumsal sorundur: Haftanın yorucu çalışmasını giderebilecek imkânlar yaratmak, dinlenme gününün beden ve ruh sağlığı için gerçekten canlandırıcı bir etkisi olmasını sağlamak, insanları sokağın türlü türlü sıkıntısından uzaklaştırmak.

Boş zamanın verimli bir şekilde geçirilmesi, şehirde oturan insanların beden ve ruh sağlıklarını kazanmalarını sağlayacaktır.

Çalışma

Gözlemler

41 *Sanayi bölgeleri, esnaf sınıfı, bürolar, idari kurumlar, ticaret alanları gibi işyerleri artık karmaşık şehir bütünü içinde akılcı bir şekilde yer almamaktadır.*

Eskiden, birbirine sıkı ve sürekli bir bağla birleştirilmiş olan konut ve atölye, yan yana yer almaktaydı.

Makineleşmenin beklenmedik gelişimi bu uyumu bozmuştur. Bir yüzyıldan daha kısa bir süre içinde, şehirlerin görünümünü değiştirmiş, esnaflığın yüzyıllardan beri süregelen geleneklerini yok etmiş, anonim ve hareketli bir çalışma şekli ortaya çıkarmıştır.

Sanayinin gelişmesi, esas itibarıyla, hammadde sağlama imkânı veren araçlara ve imal edilmiş üretim maddelerinin ulaşım imkânlarına bağlıdır. Bu bakımdan, 19. yüzyılla birlikte gelişen demiryollarının kenarları veya buharlı gemilerin taşıma imkânlarını artırdığı su yollarının kıyıları tamamen sanayinin hücumuna uğramıştır. Fakat sanayiciler, mevcut şehirlerdeki konut ve ikmal imkânlarını kullanabilmek için, tesislerini şehrin içine ya da yakın çevresine kurmuşlar, buradan doğabilecek kötü sonuçları ise hiç dikkate almamışlardır.

Konut mahallelerinin ortasına dikilen fabrikalar, buraları duman ve çeşitli gürültüler içinde bırakmıştır. Mahallelerden uzağa,

şehrin çevresine yerleştirildikleri zaman da, işçilerin her gün telaş ve itişip kakışmayla dolu yorucu koşullarda uzun mesafeler katetmelerine yol açan, eğlenme veya dinlenme saatlerinin bir kısmını boşu boşuna kaybetmelerine neden olan bir durum ortaya çıkmaktadır.

Geleneksel iş düzeninin bozulması, akıl almaz bir kargaşaya yol açmış ve bugüne kadar ancak gelişigüzel çözümlerle geçiştirilmeye çalışılmış bir sorun doğurmuştur. Çağımızın en büyük sorunudur bu: İşçi sınıfının hareketliliği.

42 *Evler ile işyerleri arasındaki bağlantı artık normal olmaktan çıkmış, ölçüsüz mesafeler aşmayı gerektirmiştir.*

Bugün, yaşamın iki temel işlevi arasındaki normal ilişkiler bozulmuştur: Oturmak ve çalışmak.

Dış mahalleler, atölye ve fabrikalarla dolmuş, sınırsızca gelişen büyük sanayi de dışarıya, banliyölere itilmiştir.

Doygunluğa ulaşmış şehir, yeni gelenleri kabul edemediği için, alelacele peyk şehirler yaratılmış, bitip tükenmek bilmeyen geniş araziler üzerine konutlar inşa edilmiştir.

Sanayiye sağlam bir şekilde bağlı olmayan ve birbirlerinin yerini tutabilen işçi sınıfı, sabah, öğle ve akşam, yaz kış, sonu olmayan gidiş-gelişlere ve toplu taşıma araçlarının insanın gücünü maddi manevi tüketen kalabalığına maruz bırakılmaktadır.

İnsanların tüm zamanı, bu düzensiz gidiş-gelişler içinde yok olmaktadır.

43 *Gidiş-gelişin en yoğun olduğu zamanlarda son derece ciddi sorunlar ortaya çıkmaktadır.*

Toplu taşıma araçları, banliyö trenleri, otobüsler ve metrolar, günün ancak dört ayrı anında gerçek bir işleve sahiptir. Bu saatlerde yoğun bir hareketlilik göze çarpmaktadır ve bu araçları kullanan-

lar, her günkü iş yoğunluklarına ilave edilen itişip kakışma saatlerine mal olan bir düzenleme için, kendi keselerinden oldukça pahalı bir bedel ödemektedirler.

Bu araçların işletilmesi hem çok teferruatlı hem de pahalıdır; yolcuların katkıları masrafları karşılayamadığı için, kamuya ağır bir yük eklenmektedir.

Bu duruma çözüm bulabilmek için, birbirine zıt birtakım tezler ortaya atılmıştır: Ulaşım araçlarını mı, yoksa bu araçları kullananları mı kurtarmak gerekmektedir? Bu iki şıktan birini seçmek gerekir. Biri, şehirlerin çapının daraltılmasını, ötekisi ise genişletilmesini gerektirmektedir.

44 *Her türlü program yokluğu yüzünden -şehirlerin denetimsizce büyümesi, vizyon eksikliği, arazi spekülasyonları vb- sanayi bölgeleri hiçbir kurala bağlı olmaksızın gelişigüzel büyümektedirler.*

Şehirlerin ve onlara komşu olan bölgelerin arazisi, hemen hemen bütünüyle özel şahıslara aittir.

Sanayi kuruluşları da çeşitli krizlerle boğuşan, istikrarsız özel sermayenin elindedir.

Sanayinin gelişmesini akılcı kurallara bağlamak için hiçbir şey yapılmamış; tam tersine, her şey kendi haline bırakılmıştır. Bu durum zaman zaman bireyin yararına olsa bile, toplumu büyük bir yük altında bırakmaktadır.

45 *Şehirlerde bürolar, iş merkezlerinde yoğunlaşmışlardır. Bu iş merkezleri ise, şehrin ayrıcalıklı bölgelerinde kurulmuş oldukları ve en mükemmel gidiş-geliş imkânları ile donatılmış bulundukları için çok geçmeden spekülasyona konu olmaktadırlar. Özel sermayeye ait oldukları için de doğal bir şekilde gelişmelerini sağlayacak yararlı bir düzenleme yapılamamaktadır.*

Sanayinin gelişmesi, işyerlerinin, özel büroların ve ticaret yerlerinin artmasına yol açmıştır. Bu alanda ciddi bir şekilde hesap edilmiş ve öngörülmüş hiçbir şey yoktur.

Satın almak ve satmak, fabrika veya atölye ile olduğu kadar tüccar ile müşteri arasında da bağlantılar kurmak zorunludur. Bu ilişkiler, büroların varlığını gerektirmektedir.

Bu büroların, belirli, önemli ve işlerin yürütülmesi için zorunlu olan yerlerde bulunmaları gerekmektedir. Benzer donatımlar, birbirlerinden ayrı ayrı yerlerde oldukları zaman masraflı olurlar. Her birine en iyi şartlar içinde çalışma imkânı verecek bir gruplandırma gerekmektedir: Kolay gidiş-geliş ve dışarıyla kolay iletişim kurma imkânları, aydınlık, sessizlik, iyi hava, ısıtma ve soğutma tertibatı, posta ve telefon merkezleri, radyo, vs.

Göz Önünde Tutulması Gereken Hususlar

46 *İşyerleri ile oturma yerleri arasındaki uzaklıklar en aza indirilmelidir.*

Bu düzenleme, bütün işyerlerinin, özenle hazırlanmış bir plan gereğince yeniden dağıtılmasını gerektirir.

Sanayi tesislerinin büyük şehirlerin etrafında halkalanması, bazı girişimciler için bir refah kaynağı olabilir fakat bu durumun kitlelerin yaşam koşullarına olumsuz etkisini hesaba katmak gerekmektedir.

Sanayi tesislerinin bu şekilde gelişigüzel düzenlenmesi, akılalmaz bir karışıklık yaratmıştır. Gidiş-gelişlerin süresi, güneşin günlük devinimiyle ilişkili değildir.

Sanayi tesisleri, hammaddelerin kolaylıkla nakledilebileceği yerlere, geniş çaplı deniz, kara ve demiryolları kenarlarına taşınmalıdırlar.

Bu nakil bölgeleri düz bir çizgi üzerinde bulunmaktadır. Böylece, sanayi bölgeleri, eşmerkezli değil çizgisel bir düzene sahip olacaklardır.

47 *Sanayi bölgeleri konut bölgelerinden bağımsız olmalı ve birbirlerinden yeşil alanlarla ayrılmalıdırlar.*

Sanayi bölgeleri, deniz, kara ya da demiryolu boyunca, ya da, bu üç yolun kesiştiği yerlerde kurulacaktır.

Halkalar halinde değil de düz bir çizgi üzerinde gelişeceği için, geliştikleri ölçüde, kendilerine paralel olan konut bölgelerinin uzanıp gitmesine yol açacaktır. Sanayi bölgeleri ile konut bölgeleri, birbirlerinden yeşil alanlarla ayrılacaktır.

Konut artık doğal bir çevre içerisine yerleştiği için, gürültü ve dumandan tamamen korunmuş olacak, diğer taraftan, her gün uzun bir yol katetmeyi gerektirmeyecek şekilde, sanayi tesislerinin yakınında yer alacak ve yeniden ailesel bir kuruluş haline gelecektir. Böylece yeniden elde edilen "doğa koşulları", işçi kitlelerinin hareketliliğine son verilmesi konusunda yardımcı olacaktır.

Bölgede yaşayanların isteğine göre üç tip konut yapmak mümkün olabilecektir: Bahçe-şehirlere özgü müstakil evler, küçük bir çiftliğe sahip müstakil evler, sakinlerinin refahı için gerekli her türlü hizmetle donatılmış büyük toplu konutlar.

48 *Sanayi bölgeleri deniz, kara ve demiryollarına bitişik olmalıdır.*

Deniz, kara ve demiryollarını kullanan motorlu ulaşım araçlarının yakın dönemde elde ettikleri gelişme ve hız, yeni yolların yapılmasını ve mevcut yolların şekil değiştirmesini gerektirmektedir.

Bu, sanayi tesislerinin ve onlara bağlı işçi konutlarının yeni bir dağılımını hesaba katmayı gerektiren bir koordinasyon programıdır.

49 *Doğrudan doğruya şehir hayatından doğan ve sıkı sıkıya ona bağlı olan esnaf sınıfının, şehirde açıkça belirlenmiş yerlerde bulunması gerekmektedir.*

Esnaflık, doğası gereği sanayiden farklıdır ve kendine özgü bir şekilde düzenlenmiş olmayı gerektirir. Esnaflık, doğrudan doğruya şehir merkezlerinde birikmiş olan ihtiyaçlardan doğmuştur.

Kitapçılık, kuyumculuk, terzilik veya modacılık, kendileri için zorunlu yaratıcı uyarımı, ancak, şehrin entelektüel yoğunlaşması sürecinde bulabilirler.

Burada esas itibariyle şehirsel faaliyetler söz konusudur ve bu işyerleri şehrin en yoğun noktalarına yerleştirilmelidir.

50 *Özel veya kamusal idari faaliyetlere ayrılmış büroların toplandığı merkez, konut mahalleleriyle olduğu kadar, şehrin içinde veya çevresinde yer alan sanayi ve esnaf bölgeleriyle de bağlantılı olmalıdır.*

Bürolar o derece önemli bir hale gelmişlerdir ki, şehir içindeki yerlerinin belirlenmesi, apayrı bir incelemeyi gerektirmektedir.

Büroların bulunmuş olduğu merkez, hem konutların hem de sanayi ve esnaf bölgelerinin, kamu dairelerinin, otellerin, demir, kara, deniz ve havayolu terminallerinin toplanmış olduğu yerleri birbirine bağlayan yolların kesişmiş olduğu noktalarda kurulmuş olmalıdır.

Gidiş-geliş İmkânları

Gözlemler

51 *Şehir yollarının meydana getirmiş oldukları ağ, geçmişleri, Avrupa'da, Ortaçağ'a hatta antik dönemlere kadar uzanan büyük ulaşım yollarının çevresinde dal budak sarmış ikincil yolların bütününü ifade etmektedir.*

Bazı askeri şehirler ya da koloni şehirleri, daha başlangıçlarından itibaren, uyumlu bir plana göre düzenlenmişlerdir. Önce, düzenli ve etrafı surlarla çevrili bir yerleşme alanı kurulmuş, sonra da bu alana bağlanan büyük ulaşım yolları açılmıştır. Şehrin içi de bu plan doğrultusunda düzenlenmiştir.

Daha kalabalık olan diğer bazı şehirler ise, ülkeyi kateden iki büyük yolun kesiştiği noktalarda, veya ortak bir merkezden çıkarak çevreye doğru yayılan yolların kesişiminde meydana gelmişlerdir.

Bu ulaşım yolları, bölgenin topografyasına sıkı sıkıya bağlı oldukları için, çoğu zaman dolambaçlı bir hat çizmek zorunda kalmışlardır.

İlk evler bu yolların kenarına yerleşmiş, böylece şehir geliştikçe sayıları gitgide daha fazla artan ikinci dereceden yolların eklendiği anayollar ortaya çıkmıştır.

Anayollar her zaman coğrafi koşullarına bağlı olmuşlardır; bunlardan birçoğu sonradan düzeltilmiş olmakla beraber, kendilerini başlangıçta temelli bir biçimde etkilemiş koşulların izlerini her zaman taşırlar.

52 *Yayalara veya atlı arabalara hizmet etmek için hazırlanmış olan bu yollar, günümüzdeki motorlu ulaşım araçlarına uygun değildir.*

Eski şehirler, güvenlik yüzünden surlarla çevriliydi. Bu yüzden de, nüfuslarının geliştiği ölçüde yayılma imkânı bulamıyorlardı.

Arazide mümkün olduğu kadar fazla oturulabilecek yer kazanabilmek için, tutumlu davranmak gerekiyordu. Mümkün olduğu kadar çok konut barındıran daracık sokakların nedeni buydu. Şehirlerin bu şekilde düzenlenmiş olması, ayrıca, dikine yükselmiş ve ışık alacak şekilde sokağa bakan veya aynı amaçla iç avlular arasına sıkıştırılmış bloklardan oluşan bir sistemin ortaya çıkmasına neden olmuştu.

Daha sonraları, etrafı surlarla çevrili bölgeler genişledikçe, sokaklar, ilkel yapılarını koruyan bu ilk çekirdeklerin ötesine uzanmışlar ve iki tarafı ağaçlı yollar ve caddeler şeklinde uzayıp gitmişlerdir.

Uzun zamandan beri artık hiçbir zorunluğu ifade etmeyen bu yapı sistemi bugün hâlâ yasal bir güce sahipmişçesine sürüp gitmektedir. Her yerde, yolların dolaysız bir uzantısıymış gibi görünen bloklarla karşılaşılmaktadır. Bu blokların cepheleri son derece dar sokaklara veya iç avlulara bakmaktadır. Bunları çevreleyen yol şebekesi çeşitli noktalarda birbirleriyle kesişmekte, ve başka bir çağın ihtiyaçlarına göre tasarlanmış olduğu için, motorlu araçların yeni hızına ayak uyduramamaktadır.

53 *Bugün için artık elverişli olmayan sokakların boyutları, motorlu araçların yeni hızından yararlanmaya imkân tanımamakta ve şehrin düzenli bir şekilde gelişmesini engellemektedir.*

Sorun, yayaların veya atların doğal hızı ile, otomobil, tramvay, kamyon veya otobüslerin motor hızını birbiriyle uzlaştırma imkânsızlığından kaynaklanmaktadır.

Bu iki hızın birlikteliği, binlerce çatışma doğurmaktadır. Yayalar sürekli bir tehlike içerisinde gidip gelmekte, motorlu araçlar ise, sürekli fren yapmak zorunda kalmakta, dolayısıyla adeta felce uğramakta, buna rağmen ölüm tehlikesi oluşturmayı sürdürmektedirler.

54 *Yolların kesişim noktaları arasındaki mesafeler çok kısadır.*

Motorlu araçlar, normal işleyişlerine geçmeden önce hızlarını yavaş yavaş artırmak zorundadırlar.

Sürekli ani frenler, araçların bellibaşlı parçalarının çabucak yıpranmasına yol açar.

Bu yüzden, hareket ettikleri yerle fren yapmalarının zorunlu olacağı yer arasında belli bir mesafenin bulunması gerekir.

Günümüzde sokakların kesişim noktaları arasındaki mesafeler 100, 50, 20, hatta 10 metreye kadar inmektedir, dolayısıyla motorlu araçların gerektiği şekilde işlemesine elverişli değildir. Yol kavşakları birbirlerinden 200-400 metre mesafede olmalıdır.

55 *Yolların genişliği yeterli değildir. Bunları genişletmeye kalkmak hem masraflı hem de çoğunlukla etkisiz bir yöntemdir.*

Yollar için standart bir genişlik söz konusu değildir. Her şey, üzerlerinden akıp gidecek araçların sayısına ve mahiyetine bağlıdır.

Şehrin kuruluşundan itibaren topografik ve coğrafi koşulların etkisiyle meydana gelmiş olan ve sayısız sokağın açıldığı anayollar, her zaman yoğun bir araç trafiğine sahiptir.

Bu yollar genellikle çok dardır, fakat onları genişletmeye kalkmak her zaman kolay olmadığı gibi etkili de olmamaktadır.

Sorunun baştan ele alınması gerekmektedir.

56 *Motorlu araçlar söz konusu olduğunda, yol şebekeleri, mükemmellik, esneklik, çeşitlilik ve uygunluktan yoksun olmaları dolayısıyla akıldışı bir görünümdedirler.*

Modern ulaşım sistemi, en karmaşık düzenlemelerden birini oluşturmaktadır. Çeşitli kullanılış amaçları için hazırlanmış yollar, otomobil ve yayaların bir noktadan diğerine ulaşmalarına, otobüs ve tramvayların belirli yolları takip etmelerine, kamyonların üretim merkezlerinden son derece çeşitli dağıtım yerlerine gitmelerine ve bazı arabaların transit geçişine imkân vermektedirler.

Bu farklı amaçların her biri için, açık ve seçik bir şekilde belirlenmiş ihtiyaçlara yanıt verecek ayrı geçiş yerleri ayırmak gerekir.

Bu açıdan, sorunun ciddi bir şekilde incelenmesi, bugünkü durumun göz önünde bulundurulması ve kesin olarak belirlenmiş ihtiyaçlara yanıt verecek çözüm yollarının aranması zorunludur.

57 *Manevi ya da estetik değere sahip eserleri sergilemek amacıyla yapılmış lüks yollar trafiğe ağır bir yük olmuştur ve halen de olmaktadır.*

Yaya ve atlı araba zamanında kabul edilebilen, hatta hoşa giden şeyler, bugün sürekli bir sıkıntı kaynağına dönüşmüş olabilir.

Bir anıt veya tapınakla süslenmiş muhteşem bir perspektif yaratmak amacıyla tasarlanmış bazı yollar, bugün yalnızca tıkanıklığa, gecikmelere ve bazen de daha ciddi tehlikelere sebep olmaktadır.

Bu türden mimari düzenlemeler motorlu araçların hücumundan korunmalıdır, çünkü bu eserler motorlu araçlara göre değildir ve onların hızlarına hiçbir zaman uyum sağlayamayacaklardır.

Trafik bugün şehir hayatının temel işlevi halini almıştır. Trafik akışını düzenlemek, tıkanıklığı ve bunun yaratmış olduğu sıkıntıları gidermek için gerekli her şeyi öngören iyi etüt edilmiş bir programa ihtiyaç vardır.

58 *Demiryolu şebekesi, şehrin gelişmesi sırasında şehirleşmeye önemli bir engel oluşturmaktadır. Demiryolları, çevreledikleri mahallelerin, şehrin yaşamsal öğeleriyle yararlı bağlantılar kurmalarına engel olmaktadır.*

Bu konuda da zaman çok hızlı ilerlemiştir. Demiryolları, bizzat teşvik etmiş oldukları olağanüstü sanayi devriminden önce inşa edilmişlerdir.

Şehirlerin içinden geçerek, bütün bölgeleri gelişigüzel birtakım parçalara ayırmışlardır. Demiryolu bir tarafından diğer tarafına geçilmeyen bir yoldur, bu yüzden de, demiryolları yavaş yavaş konutlarla kaplanan bölgeleri birbirlerinden ayırmakta, onları, kendileri için gerekli bağlantılardan yoksun bırakmaktadır.

Bazı şehirlerde bu durum genel ekonomi adına vahim bir hal almakta ve şehirciliğe, bazı şebekeleri genel bir plan dahilinde uyumlu bir şekilde yerleştirmek üzere düzeltmeler ve yer değiştirmeler yapma görevi düşmektedir.

Göz Önünde Tutulması Gereken Hususlar

59 *Şehir ve bölge trafiğinin bütünüyle ilgili kesin istatistikler üzerinde, trafik yataklarını ve trafik akışının niteliğini açığa çıkaracak faydalı incelemeler yapmak gerekmektedir.*

Yaşamsal bir işlevi olan trafiğin bugünkü durumunun grafiklerle ifade edilmesi gerekir. Belirleyici sebepler ve çeşitli yoğunluktaki trafik akışlarının sonuçları, böylece açık ve seçik olarak ortaya çıkacak ve kritik noktaları yakalamak kolaylaşacaktır.

Durum açık bir şekilde gözler önüne serildiğinde, gerekli iki hamleyi gerçekleştirmek mümkün olabilir:

Yayalar, otomobiller, ağır araçlar veya transit olarak geçen arabalar için ayrılmış her yola belirli bir istikamet belirlemek;

Bu yolların boyutlarını ve yolun niteliği, genişliği, kesişme ve bağlantı noktalarının yeri ve özellikleri gibi özel durumları belirtmek.

60 *Ulaşım yolları, niteliklerine göre sınıflandırılmalı ve araçların hızlarına uygun yapılmalıdır.*

Yüzyılların mirası olan tek yol, eskiden, karmakarışık olarak hem yayalara hem de atlılara hizmet ediyordu; ancak 18. yüzyılın sonlarında atlı arabaların yaygın olarak kullanılmaya başlaması, kaldırımların ortaya çıkmasına yol açtı.

20. yüzyıl, bir felaket gibi üzerine çöken motorlu araçların –motosiklet, otomobil, kamyon, tramvay– çokluğu ve beklenmedik hızı altında ezilip kaldı.

Örneğin New York gibi bazı şehirlerin insanı şaşırtacak derecede gelişmesi, inanılmaz bir araç akımına yol açtı.

Gitgide vahimleşen bu duruma, artık, gerekli önlemlerle çare bulma zamanı gelmiştir.

Alınacak ilk yararlı önlem, sıkışık ulaşım yollarında yayalarla motorlu araçların kesin olarak birbirlerinden ayrılması olacaktır.

İkinci önlem, ağır vasıtalar için ayrı bir ulaşım yolu ayırmaktır.

Üçüncü önlem ise, şehirlerarası trafik için, yalnızca şehiriçi trafiğe ayrılmış yolların dışında kalan transit yollar ayırmaktır.

61 *Yoğun trafik akışındaki kesişmeler, seviye değişiklikleri ile kesintisiz bir akım şeklinde düzenlenecektir.*

Transit araçlar, her kesişme noktasında hızlarını keserek, zorunlu duruşlar yapmaktadırlar.

Seviye değişiklikleri, sürekli bir akış sağlamanın en uygun yoludur.

Büyük transit yollar üzerinde, en iyi verim alınacak şekilde

hesaplanmış mesafelerde kesişme noktaları meydana getirilecek ve bunlar anayolları, şehiriçi trafiğe ayrılmış yollara bağlayacaktır.

62 *Yayaların geçeceği yollar, araçların geçtiği yollardan ayrılmış olmalıdır.*

Bu, şehir trafiğinde temel bir reform olacaktır. Yeni ve verimli bir şehircilik çağına ulaşılması için bundan daha iyi bir çözüm olamaz.

Konut alanında evlerin cephesinin kuzeye doğru bakmaması nasıl kesin bir zorunluluksa, trafikle ilgi bu durum da aynı derecede zorunludur.

63 *Yollar, amaçlarına göre farklılaştırılmalıdır: Konut yolları, gezinti yolları, transit yollar, anayollar gibi.*

Yollar, herkese ve her şeye açık olmak yerine, kategorilerine göre, farklı amaçlara hizmet etmelidir.

Konutlar için ayrılmış yollar ile ortak amaçlar için ayrılmış alanların apayrı bir havası olması gerekir.

Konuta ve konutun "uzantıları"na, ihtiyaç duydukları huzur ve sessizliği verebilmek için, motorlu araçların ayrı yollardan akıp gitmeleri gerekecektir.

Transit yolların şehiriçi yollarla, kesişme noktaları dışında, herhangi bir teması olmayacaktır.

Bölgenin bütününü ilgilendiren anayollara, şüphesiz öncelik verilecektir.

Fakat gezinti yolları da göz önünde bulundurulacak ve bu gibi yollarda her çeşit aracın hızını sınırlandıran katı kurallar konacağı için, bu araçların yayaların arasına karışmış olması artık sorun teşkil etmeyecektir.

64 *Yeşil alanlar, prensip olarak, büyük trafik yataklarını şehirlerden ayırmış olmalıdırlar.*

Transit yollar veya şehirlerarası trafik, şehiriçi yollarından iyice ayrılmış olacağından, kamusal ya da özel yapılarla ilişkiye girmelerine gerek kalmayacaktır. Bu yolların kenarlarında, kalın bir perde gibi uzayıp giden yeşil alanların yer alması da son derece iyi olacaktır.

Şehrin Tarihsel Mirası

65 *Mimari değerler korunmalıdır (tek tek anıtlar ya da kentsel bütünlükler).*

Bir şehrin yaşamı, yollar ve yapılar gibi maddi eserler aracılığıyla yüzyıllar boyunca ortaya çıkan sürekli bir olaydır; bu eserler şehre kendine özgü bir kişilik verir ve "şehrin ruhu" dediğimiz şeyi meydana getirir.

Bu eserler, geçmişin değerli tanıklarıdır ve ilk olarak tarihsel ve duygusal değerlerinden ötürü, ikinci olarak da, bazılarının en yüksek derecede insan dehasının eseri olan plastik bir değer taşımasından dolayı, saygıyı hak etmektedirler.

Bu eserler, insanların sahip olduğu mirasın bir parçasıdır ve onlara sahip olanlar veya onları korumakla görevli bulunanlar, bu yüce mirası, bozulmadan, gelecek yüzyıllara iletmek için her türlü meşru yola başvurma sorumluluğunu ve yükümlülüğünü taşımaktadırlar.

66 *Mimari eserler, eski bir kültürün dışavurumu ya da ortak çıkar konusu oldukları takdirde korunmalıdırlar.*

Hiçbir canlıya aman vermeyen ölüm, insan elinden çıkma eserleri de tahrip etmektedir. Geçmişe tanıklık eden eserler arasında, hâlâ canlılıklarını devam ettirenleri tanımasını ve ayırt etmesini bilmek gerekir.

Gelip geçmiş olan her şey, sırf bu yüzden kalıcı olmaya hak kazanmış değildir; saygı gösterilmesi gereken şeyleri bilgelikle seçmek uygun olacaktır.

Eğer şehrin çıkarları, devrini tamamlamış bir çağdan kalan bazı önemli ve muhteşem eserlerin varlığı yüzünden zedeleniyorsa, aranılan çözüm yolu, birbirinin karşıtı olan bu iki bakış açısını uzlaştırabilecek nitelikte olmalıdır.

Sayısız örneği bulunan benzer yapılar söz konusu olduğunda, bazıları, belge olarak saklanmak üzere korunacak, diğerleri ise yıkılacaktır; diğer durumlarda ise, yalnızca bir hatıra veya gerçek bir değer teşkil eden kısımlar korunacak, geri kalan bölümler yararlı bir şekilde değiştirilecektir.

Son olarak, bazı istisnai durumlarda, konumları dolayısıyla tehlikeli olmakla birlikte taşımış oldukları yüksek estetik veya tarihsel değer dolayısıyla korunmaları gereken eserlerin, bütünüyle başka bir yere taşınması öngörülebilecektir.

67 *Bu gibi eserlerin korunması, ancak halkın sağlığa aykırı şartlar içinde bırakılması gibi bir fedakârlık yapmayı gerektirmediği zaman söz konusu olmalıdır.*

Dar bir geçmiş kültü, toplumsal adalet kurallarını tanımamazlıktan gelemeyecektir. İnsanların çıkarını düşünmekten çok, estetik kaygılarla hareket eden bazı kimseler, bazı eski pitoresk mahallelerin olduğu gibi bırakılmasını savunmakta, bu mahallelerdeki sefaleti, üst üste yaşamı ve hastalıkları hesaba katmamaktadırlar.

Bu, büyük bir sorumluluk yüklenmiş olmak demektir.

Sorun incelenmeli ve bazen ustaca bir çözüm yolu ile kesilip atılabilmelidir; fakat, pitoresk ve tarihsel değer taşıyan eserleri koruma isteği, hiçbir zaman, bireyin refah ve ruh sağlığının sıkı sıkıya bağlı olduğu sağlık koşullarına uygun olması gibi bir endişeden önce gelmemelidir.

68 *Bu eserlerin korunmasından doğabilecek zararlara, köklü birtakım önlemlerle çare bulmanın mümkün olup olmadığı araştırılmalıdır: Örneğin bazı önemli trafik yollarının yönünün değiştirilmesi, hatta o zamana kadar yerinden kıpardatılamaz olarak kabul edilen merkezlerin yer değişmesi gibi.*

Bir şehrin görülmemiş bir şekilde gelişmesi, ancak bazı fedakârlıklarla içinden çıkılabilecek bir çıkmaza sebep olan tehlikeli bir durum yaratabilir.

Sorun, ancak yıkım ile ortadan kalkabilecektir.

Fakat böyle bir önlem, gerçek mimari, tarihsel veya manevi değeri olan eserlerin yıkılmasına yol açtığı zaman, hiç şüphesiz başka bir çözüm yolu aramak daha doğru olur.

Trafiğe engel olan eseri ortadan kaldırmak yerine, trafiğin yönü değiştirilecek veya koşullar uygun olduğu takdirde, bir tünelden geçmesi sağlanacaktır.

Nihayet yoğun bir merkezin yerini değiştirmek ve onu başka bir yere naklederek sıkışık bölgenin trafik sistemini tamamen değiştirmek de mümkündür.

En çözülmez görünen düğümleri çözebilmek için, hayalgücünün, yaratıcılığın ve teknik kaynakların bir araya gelmesi gerekir.

69 *Tarihi anıtların etrafındaki sefalet yuvalarının ortadan kaldırılması, yeşil alan yaratma fırsatını verecektir.*

Bazı durumlarda, tarihsel değeri olan birtakım anıtların etrafındaki sefalet yuvalarının ve sağlığa aykırı evlerin ortadan kaldırılması, çok eskiden beri süregelen bir ortamı bozmuş olabilir. Bu üzüntü verici, fakat kaçınılmaz bir şeydir.

Bu durumdan yeşil alanlar yaratmak için yararlanılabilir. Geçmişin izleri, orada, belki beklenmedik ama hiç şüphesiz hoş görülebilen, yepyeni bir ortam içine yerleşmiş olurlar ve böyle bir çevreden, çevredeki mahalleler geniş ölçüde faydalanabilir.

70 *Sözde estetik kaygılarla hareket ederek, tarihsel bölgelerde inşa edilen yeni yapılarda geçmişin üslubuna bağlı kalmak, zararlı sonuçlar doğurmaktadır. Bu tür yaklaşımları devam ettirmek ya da bu tarz girişimlerde bulunmak hiçbir şekilde hoş görülemez.*

Bu gibi yöntemler, tarihten alınan büyük derse aykırıdır. Hiçbir zaman geriye bir dönüş olmamış, insan hiçbir zaman geriye gitmemiştir.

Geçmişin başyapıtları, bize, her neslin kendine özgü bir düşünce tarzı, anlayışı ve estetiği olduğunu ve hayalgücüne hız verecek bir araç olarak kendi devrinin teknik imkânlarına başvurduğunu göstermektedir.

Geçmişi körü körüne taklit etmek, kendini yalana dolana mahkûm etmek, prensip olarak, eskinin yerine "sahte" olanı koymak demektir; çünkü eski çalışma koşulları yeniden canlandırılamaz ve zaman aşımına uğramış bir ideale modern tekniği uygulamak, her türlü canlılıktan mahrum bir sahtelikten başka hiçbir şeye bizi ulaştırmaz.

"Sahte" olanı "gerçek" olanla karıştırmakla, bir bütünlük izlenimi elde edilecek ve katıksız bir biçem duygusu yaratılacak yerde, yapay bir yinelemeden başka bir şey elde edilemez; bu ise bütün kalbimizle korunmasını istediğimiz gerçek eserlerin itibar kaybetmesine yol açabilir.

3. BÖLÜM

Sonuçlar

Bir Doktrine Temel Olacak Noktalar

71 *İnceleme konusu olan şehirlerin çoğu bugün tam bir kaos içinde bulunmaktadır; bu şehirler, barındırdıkları nüfusun temel biyolojik ve psikolojik ihtiyaçlarını karşılama konusundaki amaçlarını hiçbir şekilde yerine getirememektedirler.*

Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi'nin (CIAM) uluslararası ekiplerince toplam 33 şehir inceleme altına alındı: Amsterdam, Atina, Brüksel, Baltimore, Bandoeng, Budapeşte, Berlin, Barselona, Charleroi, Köln, Côme, Dalat, Detroit, Dessau, Frankfurt, Cenevre, Cenova, Lahey, Los Angeles, Littoria, Londra, Madrid, Oslo, Paris, Prag, Roma, Rotterdam, Stokholm, Utrecht, Verona, Varşova, Zagrep, Zürih.

Bu şehirler, beyaz ırkın, çok çeşitli kuşaklar ve iklimler altında oluşan tarihini yansıtmaktadırlar.

Hepsi de aynı olaya tanıklık etmektedir: Nispeten uyum içinde yaşamış olan şehirlerin, makineleşme yüzünden karmakarışık bir hale gelmesi ve her tür ciddi uyum çabasının yokluğu.

Bütün bu şehirlerde insan son derece rahatsız olmaktadır. Çevresindeki her şey onu boğmakta ve ezmektedir. Beden ve ruh sağlığı için gerekli olan şeylerden hiçbiri sağlanmış veya planlanmış değildir.

Şehir artık insanları barındırma hem de iyi bir şekilde barındırma görevini yerine getirememektedir.

72 *Bu durum, makine çağının başlangıcından itibaren, kişisel çıkarların hiç durmadan işe karışmış olduğunu göstermektedir.*

Kişisel çıkarlar ve kazanç endişesi ile hareket eden özel teşebbüsün üstünlüğü, bu üzüntü verici durumun temelinde, bulunmaktadır.

Doğanın ve makineleşme hareketinin öneminin bilincine varmış hiçbir yetkili makam, fiilen hiç kimsenin sorumlu tutulamayacağı zararlardan kaçınmak için, şimdiye dek herhangi bir müdahalede bulunmuş değildir.

İş tesisleri, yüz yıl boyunca, gelişigüzel kurulagelmişlerdir. Konutların veya fabrikaların inşası, kara, deniz ve demiryollarının düzenlenmesi, önceden tasarlanmış bir plana göre değil, bireysel bir zorlama ve telaş içinde gerçekleştirilmiştir.

Bugün artık iş işten geçmiştir. Şehirler insanlara yaraşır olmaktan çıkmış ve birkaç kişisel çıkarın insafsızlığı, sayısız insanın felaketine yol açmıştır.

73 *Kişisel çıkarların zorlaması, ekonomik güçlerin baskıları ile yetkililerin denetimsel zayıflığı ve toplumsal dayanışmanın güçsüzlüğü arasında korkunç bir dengesizlik yaratmaktadır.*

İdari sorumluluk bilinci ile toplumsal sorumluluk bilinci, her gün yepyeni bir güçle ortaya çıkan kişisel çıkarların zorlu baskısının şiddetli hücumuna uğramaktadır.

Bu farklı enerji kaynakları sürekli bir uyuşmazlık içindedir ve biri hücum ettiğinde diğeri kendini savunmaktadır.

Ne yazık ki eşit olmayan koşullarda yapılan bu mücadelede, çoğu zaman kişisel çıkarlar zafer kazanmakta ve zayıfların zararına, en güçlülerin başarısı sağlanmaktadır.

Fakat büyük felaketler bazen iyilik doğurur; modern şehrin maddi ve manevi yönden son derece düzensiz oluşu, belki de en sonunda bir şehir yasasının ortaya çıkması sonucunu doğurabilecektir. Büyük bir idari sorumluluğa dayanan böyle bir yasa, insan

sağlığının ve şerefinin korunması için gereken kuralları koyabilecektir.

74 *Şehirler sürekli bir değişim içinde olsa da gelişmeleri düzensiz ve denetimsizdir, teknik uzmanlık çevrelerinde ortaya konmuş çağdaş şehircilik ilkelerini hesaba katmaksızın gerçekleşmektedir.*

Modern şehircilik ilkeleri, yapı sanatı uzmanları, sağlık uzmanları, toplumsal düzenleme uzmanları gibi sayısız uzmanın çalışması ile ortaya konmuştur.

Bu ilkeler, makalelere, kitaplara, kongrelere, tartışmalara, toplantılara konu olmuşlardır.

Fakat, şehirlerin kaderinden sorumlu olan ve çoğu zaman, bu yeni verilerin gerektirmiş olduğu büyük değişimlere karşı düşmanca bir tavır takınan idari makamlara, bu ilkeleri kabul ettirmeyi başarmak gerekmektedir.

İdari makamların, öncelikle aydınlatılmaları, sonra da harekete geçmeleri gerekir. Bugünkü sağlıksız durum, ancak ilerigörüşlülük ve enerjiyle düzeltilebilir.

75 *Şehir, maddi ve manevi bağlamda, bireyin özgürlüğünü sağlamalı ve ortak faaliyetlerin yararına olmalıdır.*

Bireyin özgürlüğü ve ortak eylem, yaşam oyununun devindiği iki kutbu oluşturur.

Amacı insanoğlunun kaderini daha iyiye götürmek olan her girişim, bu iki etkeni göz önünde bulundurmak zorundadır. Eğer bu iki kutbun, çoğunlukla karşıt isteklerini tatmin edemiyorsa, yapılacak her şey kaçınılmaz bir şekilde başarısızlıkla sonuçlanacak demektir.

Hiçbir şeyi rastlantıya bırakmayan, önceden tasarlanmış ve iyice incelenmiş bir program hazırlanmadığı takdirde, bu iki etkeni uyumlu bir şekilde düzenlemek asla mümkün değildir.

76 *Şehir düzeneği içinde yer alan tüm öğelerin boyutları, insan ölçeğine göre ayarlanmalıdır.*

İnsanın doğal ölçüsü, yaşamla ve varlığın farklı işlevleriyle ilişkili bütün ölçeklerin temelini oluşturmalıdır.

Yüzeylere veya mesafelere uygulanacak ölçekler; insanın doğal hareketlerini hesaba katarak belirlenmesi gereken mesafe ya da güneşin günlük devinimini hesaba katarak belirlenmesi gereken saat ölçeği gibi.

77 *Şehirciliğin anahtarları dört işlevden ibarettir: Oturmak, çalışmak, dinlenmek, dolaşmak.*

Şehircilik, bir çağın oluş tarzını ifade etmektedir ve bugüne dek yalnızca tek bir sorunla, dolaşım sorunuyla ilgilenmiştir. Caddeler veya sokaklar açmakla yetinmiş, böylece kaderi, özel teşebbüsün gelişigüzelliğine bırakılmış yapılı adacıklar meydana getirmiştir.

Bu ise ona verilmiş olan büyük görevin yetersiz ve dar bir açıdan görülmesi demektir.

Şehirciliğin bellibaşlı dört işlevi vardır:

İlk olarak, insanlara sağlık koşullarına uygun konutlar, yani mekân, temiz hava ve güneş gibi doğanın üç temel şartının geniş ölçüde gerçekleştiği yerler sağlamak;

İkinci olarak, işyerlerini, çalışmayı güçlükle boyun eğilecek bir şey olmaktan çıkararak doğal bir insan etkinliği kılacak şekilde düzenlemek;

Üçüncü olarak, boş zamanları iyi bir şekilde kullanmak, onları faydalı ve verimli bir hale getirmek için zorunlu olan tesisleri öngörmek;

Dördüncü olarak, bu tesislerin her birinin imtiyazlı durumlarını hesaba katacak biçimde, gidiş-gelişleri sağlayan bir yol şebekesi ile aralarında bağ kurmak.

Şehirciliğin dört anahtarı olan bu dört işlev, geniş bir sahayı kapsamakta, şehircilik ise bir hareket etme tekniği ile kamu hayatına intikal ettirilen bir düşünce tarzının sonucu olmaktadır.

78 *Planlama, bu dört anahtar-işleve ayrılmış bölümlerin her birinin yapısını belirleyecek ve her birinin şehrin bütünü içinde nasıl yer alması gerektiğine karar verecektir.*

Atina'da toplanan Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi'nden beri, şehirciliğin bu dört anahtar-işlevi, tam olarak gelişebilmek, günlük hayat, çalışma ve kültür koşullarına düzen ve belli bir ayrım getirebilmek için, her birine kendi etkinliğinin gerçekleşmesi konusunda en elverişli koşulları sağlayacak özel bir düzenin var olmasını gerekli görmektedir.

Şehircilik, bu zorunluğu göz önünde tutarak, şehirlerin biçimini değiştirecek, varlık nedenlerini kaybetmiş geleneklerin ezici baskısını ortadan kaldıracak ve yaratıcı zihinlere uçsuz bucaksız bir eylem alanı açacaktır.

Bu anahtar-işlevlerden her biri, iklim, topografya ve geleneklerden kaynaklanan verilere dayanarak, kendi bağımsızlığına ulaşacaktır: Kendileri için belli bir yer ayrılan bağımsız varlıklar olarak kabul edilecekler ve ihtiyaç duydukları tesislerin ve donatımın inşası için modern tekniğin bütün olağanüstü imkânları harekete geçirilecektir.

Bu dağılımda, özel bir grubun yararı ya da çıkarı değil, bireyin yaşamsal ihtiyaçları göz önünde bulundurulacaktır.

79 *Günlük işlevlerin belli bir düzen içinde sıralanması -oturmak, çalışmak, dinlenmek (yeniden güç kazanmak)- şehircilik bakımından, zamanı en iyi şekilde kullanacak biçimde ayarlanacak; konut ise, şehircilik kaygılarının merkezi ve bütün önlemlerin birleşim noktası olacaktır.*

Günlük yaşama "doğa koşulları"nı yeniden kazandırma arzusu, ilk bakışta, şehirlerin yatay yöndeki gelişmesini destekler görünmektedir; fakat çeşitli faaliyetleri güneşin hareketinin süresine göre ayarlama zorunluluğu, bu görüşe karşı çıkmaktadır; çünkü böyle bir görüş, elde bulunan zamana göre ayarlanmamış mesafeler katetmeyi gerektirmektedir.

Şehircinin kaygılarının merkezinde konut yer almaktadır ve mesafeler, konutun şehir planı üzerindeki durumuna göre ayarlanacaktır; böyle bir ayarlamada, insan faaliyetlerinin belli bir ritme göre belirlenmesini sağlayan ve bütün insan eylemlerine doğru ölçüyü veren yirmidört saatlik güneş günü göz önünde bulundurulacaktır.

80 *Motorlu araçların hızı, sürekli bir tehlike yaratarak, tıkanıklığa ve gidiş-gelişin felce uğramasına yol açarak, sağlık koşullarını bozarak, şehir çevresini altüst etmiştir.*

Motorlu araçların, özgürleştirici bir rol oynamaları ve hızları sayesinde zamandan önemli ölçüde tasarruf sağlamaları gerekirdi.

Ne var ki, üst üste yığılmaları ve belirli noktalarda birikmeleri, hem trafik sıkışıklığına yol açmakta hem de sürekli bir tehlike kaynağı oluşturmaktadır. Üstelik bu araçlar, şehirlilerin yaşamına, sağlığa zararlı sayısız etken getirmiştir. Havaya yayılan yanmış gazlar akciğerler için zararlı olmakta ve araçların gürültüsü insanda sürekli bir sinir yaratmaktadır.

Hızlarından faydalanma imkânı, günlük yaşamdan uzağa, doğaya kaçma arzusu uyandırmakta, frensiz ve ölçüsüz bir hareket etme zevki aşılamakta ve aileyi yerinden oynatarak toplumun istikrarını ciddi bir şekilde bozan bir yaşam tarzına doğru götürmektedir.

İnsanları çeşitli araçlarda yorucu saatler geçirmeye mahkûm etmekte ve yavaş yavaş insanın sağlığa yararlı ve doğal bir işlevi olan yürüme alışkanlığının kaybolmasına yol açmaktadır.

81 *Şehir ve bölge trafiğinin ilkeleri yeniden gözden geçirilmelidir. Trafik, çeşitli hızlara göre sınıflandırılmalıdır. Bölgelendirme reformu, şehrin anahtar-işlevleri arasında doğal bağlar oluşturacak ve bu bağların güçlenmesi için, büyük anayollardan meydana gelen akılcı bir yol şebekesi yaratılacaktır.*

Bölgelendirme, oturma, çalışma, dinlenme gibi anahtar-işlevleri hesaba katarak şehir arazisini düzene sokacaktır.

Dördüncü işlev olan dolaşımı sağlayan trafiğin ise yalnızca bir tek amacı vardır: Diğer üç işlev arasında yararlı bir şekilde bağ kurmak.

Bu konuda, büyük değişiklikler kaçınılmaz olacaktır. Şehir ve çevresinin, kullanım amaçlarına uygun şekilde ayarlanması ve modern trafik tekniğini meydana getiren bir yol şebekesiyle donatılması gerekecektir.

Trafik araçlarını birbirlerinden ayırt etmek ve sınıflandırmak zorunlu olacak ve her biri için, araçların niteliğine göre ayarlanmış bir yol ayırmak gerekecektir.

Bu şekilde düzenlenmiş olan trafik, düzenli bir işleve sahip olacak ve konut veya işyerlerinin yapısı üzerinde hiçbir bozucu etkide bulunmayacaktır.

82 *Şehircilik iki boyutlu değil, üç boyutlu bir bilimdir. Yükseklik öğesinin kullanılmasıyla ortaya çıkan yeşil alanlardan faydalanılacak, dolayısıyla, modern trafik sorunlarına olduğu kadar, boş zamanları değerlendirme faaliyetlerine de çözüm yolu bulunmuş olacaktır.*

Anahtar-işlevler olan oturma, çalışma ve dinlenme, üç zorunlu ihtiyaca yanıt verecek şekilde yapılmış binalarda gerçekleşmektedir: Yeterli mekân, güneş, temiz hava.

Bu binalar yalnızca toprağa ve onun iki boyutuna bağlı olmayıp, özellikle üçüncü bir boyuta, yüksekliğe de bağlıdırlar. Şehircilik, yüksekliği hesaba katarak, gidiş-gelişler için gerekli olan yeşil alanlara, eğlenme ve dinlenme faaliyetleri için gerekli olan yararlı alanlara sahip olacaktır.

Üçüncü boyutun en önemli rolü oynadığı binalarda gerçekleşen yerleşmiş işlevler ile, yalnızca iki boyuttan faydalanan ve yüksekliğin ancak sıradışı durumlarda ve küçük ölçüde, örneğin bazı yoğun trafik akışlarını düzenlemek amacıyla yapılan seviye değişiklikleri şeklinde ortaya çıktığı toprağa bağlı dolaşım işlevlerini birbirinden ayırmak gerekir.

83 *Şehir, etki bölgesinin bütünü içinde incelenmelidir. Bölge planı, basit şehir planının yerini almalıdır. Yerleşmenin sınırı, şehrin ekonomik faaliyet alanının erimine göre belirlenmelidir.*

Bir şehircilik sorunuyla ilgili veriler, yalnızca şehirde değil, merkezinde yer aldığı tüm bölgede yer alan faaliyetlerce sağlanmaktadır.

Şehrin varoluş nedeni, ileride akla uygun bir kalkınmanın aşamalarını öngörme imkânını verecek rakamlarda aranmalıdır.

İkinci dereceden yerleşmelere uygulanacak aynı işlem, genel durumun bir açıklamasını verecektir. Kendi bölgesiyle çevrelenmiş bulunan her şehre belli bir kişilik ve özel bir amaç veren ayırma, sınırlama, birtakım zararların giderilmesi gibi hususlara böylece karar verilebilecektir. Böylece her şehir, ülkenin genel ekonomisi içindeki yerini ve konumunu kazanmış olacaktır.

Bunun sonucunda, bölge sınırlarının açık ve seçik bir şekilde çizilmesi mümkün olabilecektir.

Tek tek bölgelere ve tüm ülkeye denge getirebilecek bütüncül şehircilik yaklaşımı budur.

84 *Bu anlamda işlevsel bir birim olarak belirlenen şehir, her bir bölümünde uyumlu olarak gelişmeli ve gelişim aşamalarını dengeleyecek mekân ve ilişkilerden yararlanmalıdır.*

Şehir, önceden incelenmiş bir girişim niteliğine bürünecek ve bir genel planın katılığına boyun eğecektir.

Akıllıca öngörüler, şehrin geleceğinin bir taslağını çizecek, kişiliğini belirleyecek, gelişmelerinin çapını tahmin edecek ve aşırı gelişmemesi için önceden birtakım sınırlar koyacaktır.

Bölgenin ihtiyaçlarına bağlı, dört anahtar-işlevini gerçekleştirmekle yükümlü olan şehir, artık gelişigüzel girişimlerin düzensiz bir sonucu olmayacaktır.

Gelişmesi bir felakete değil başarıya neden olacaktır. Nüfus artışı, artık, büyük şehirlerin yaralarından biri olan insanlıkdışı bir seviyeye ulaşmayacaktır.

85 *Her şehrin kendi programını hazırlaması ve bu programın gerçekleşmesine imkân tanıyacak yasaları belirlemesi en acil zorunluluktur.*

Rastlantının yerini öngörü alacak; program, doğaçlama çözümlerden önce gelecektir.

Her durum bölge planında belirtilecek, araziler değerlendirilip çeşitli faaliyetlere göre ayrılacaktır. Yarından başlayacak ve adım adım birbirini izleyecek aşamalar halinde gerçekleşecek girişimler açık bir yönetmeliğe bağlı olacaktır.

"Arazi Kanunu" çıkarılacak, böylece her anahtar-işleve kendini en iyi şekilde gerçekleştirme, en elverişli arazilere en uygun mesafelerde yerleşme imkânı sunulacaktır.

Bu kanun, ileride işgal edilebilecek alanların saklanıp korunmasını da öngörmek zorundadır.

Kanun emretme ve yasaklama hakkına sahiptir. Ölçülüp biçilmiş tüm girişimlere kolaylık sağlarken, genel planda yer almalarına ve her zaman kamu yararını sağlayan ortak çıkarlara hizmet etmelerine dikkat edecektir.

86 *Program, uzmanlar tarafından yapılmış kesin incelemelere dayanılarak hazırlanmalı, zamansal ve mekânsal aşamaları öngörmeli, bölgenin doğal kaynaklarını, yerleşimin topografik koşullarını, ekonomik verileri, toplumbilimsel zorunlukları, manevi değerleri tam bir uyum içinde bir araya getirmelidir.*

Yapılacak iş artık, ölçüm memurunun çizdiği gelişigüzel plana göre bina yığınlarını ve ufak tefek arazi parsellerini rastgele ortaya çıkmış banliyölere serpiştirmesinden ibaret değildir.

Açık ve seçik olarak belirlenmiş ve temel işlevlerini kusursuz bir şekilde yerine getirebilecek organları kapsayan gerçek bir biyolojik yaratım söz konusu olacaktır.

Toprak incelenecek, yarattığı zorlukların farkına varılacak, genel ortamın incelenmesiyle de doğal değerler basamaklandırılacaktır.

Büyük trafik yatakları belirlenip gerekli yerlere yerleştirilecek, donanımlarının niteliği, hizmet edecekleri amaçlara göre belirlenecektir.

Şehir için öngörülen ekonomik gelecek bir gelişme eğrisi ile ifade edilecektir. Kesin kurallar, insanlara, konutlarında rahatlık, işlerinde kolaylık, boş zamanlarını mutlu bir şekilde geçirme imkânı sağlayacaktır. Plandaki açıklık ve seçiklikle, şehrin ruhu canlanmış olacaktır.

87 *Şehircilikle uğraşan mimarın ölçüsü insan ölçeği olacaktır.*

Mimarlık, son yüzyıldaki hezimetinden sonra, yeniden insanın hizmetine girmelidir.

Verimsiz şatafattan vazgeçmeli, bireye ağırlık vermeli ve onun mutluluğu için, çevresinde bir düzen yaratmalı, tüm yaşam faaliyetlerini kolaylaştırmalıdır.

Bu görevi, insan hakkında tam bir bilgiye sahip, gerçekleştirilemeyecek planlar çizmekten vazgeçmiş ve araçlarla amaçları

uyumlu hale getirerek şiirsel bir düzen yaratacak olan mimardan başka kim yerine getirebilir?

88 *Şehirciliğin ilk nüvesi bir oturma yeri (bir konut) hücreciğidir ve bunun yeterince büyük bir iskân birimi meydana getiren topluluğa eklemlenmesidir.*

Hücre nasıl temel biyolojik öğe ise, ocak, yani bir ailenin yaşadığı yer de toplumsal bir hücredir.

Bir yüzyıldan fazla bir zamandan beri şiddetli spekülasyonlara sahne olan bu ocağın inşası, insani bir girişim alanı olmalıdır.

Ocak, şehirciliğin ilk nüvesidir. İnsanın gelişimini güvence altına alır, günlük hayatın sevinç ve acılarına siper olur.

Güneş ve temiz havayla dolması gerektiği gibi, ortak tesislerle dışarıya uzanması da gerekmektedir.

Konutu, gıda, eğitim, sağlık, dinlenme ve eğlenme gibi ihtiyaçlarını rahatça karşılayabileceği ortak hizmetlerle kolay bir biçimde donatmak için, yeterince büyük "iskân birimleri" içinde toplamak gerekecektir.

89 *Bu iskân biriminden hareketle, şehrin mekânı içerisinde, konutla işyeri ve boş zaman faaliyetleri için ayrılmış tesisler arasında belli birtakım ilişkiler kurulacaktır.*

Şehirciliğin dikkat etmesi gereken işlevlerin başında, oturmak ve sağlıklı koşullarda oturmak gelmelidir.

Tabii çalışmak da gereklidir ve bunun, halen geçerli olan geleneklerin ciddi bir şekilde gözden geçirilmesini gerektiren koşullarda yapılması gerekir. Bürolar, atölyeler, fabrikalar, bu ikinci işlevin yerine getirilmesi için zorunlu olan rahatlığı sağlayabilecek imkânlarla donatılmış olmalıdır.

Son olarak, üçüncü işlevi, yani dinlenmek, beden ve ruh sağlığını geliştirmek ve eğitmek işlevini de unutmamak gerekir. Şehirci, elverişli yerleri ve neyin nereye yerleştirileceğini öngörmek zorundadır.

90 *Bu büyük görevi yerine getirebilmek için modern tekniğin imkânlarından yararlanmak kaçınılmazdır. Modern teknik, uzmanlarının rekabeti sayesinde, inşa etme sanatını her tür bilimsel güvenceyle destekleyecek ve onu çağın imkânları ve buluşlarla zenginleştirecektir.*

Makine çağı, şehirlerin düzensizliğinin ve karışıklığının nedenlerinden biri olan yeni teknikler geliştirmiştir. Bununla birlikte, sorunun çözüm yolunu da yine aynı teknikler getirecektir.

Modern yapı teknikleri yeni yöntemler yaratmış, yeni imkân ve kolaylıklar sağlamış, yeni boyutlara ulaşmayı mümkün kılmıştır.

Mimarlık tarihinde bu gerçekten yeni bir çağın başlangıcı olmuştur.

Yeni yapılar, yalnızca genişlik bakımından değil, karmaşıklık bakımından da şimdiye dek görülmemiş düzeylere ulaşacaktır. Kendisine verilmiş çokyönlü görevi yerine getirebilmek için, mimar, yapmış olduğu işin her aşamasında farklı uzmanlarla çalışmak zorundadır.

91 *Şehirciliğin gelişimi, siyasal, toplumsal ve ekonomik etkenlerden bağımsız değildir.*

Yalnızca "Arazi Kanunu"nun zorunluğunun ve bazı yapı ilkelerinin kabul edilmesi yeterli değildir. Kuramdan eyleme geçebilmek için, aşağıdaki etkenlerin de işe karışmış olması gerekmektedir:

Beklendiği gibi, ileriyi gören, sorunları kavramış olan, önceden düşünülmüş ve planları hazırlanmış yaşam koşullarını gerçekleştirmeye kararlı bir siyasal güç;

Uzmanların kendileri için düşünmüş olduğu şeyleri anlama, arzu etme ve isteme gücüne sahip aydın bir halk;

Bazıları çok büyük çapta olacak işleri başlatabilme ve yürütebilme imkânı verecek bir ekonomik durum.

Bunun birlikte, her şeyin en aşağı düzeyde olduğu, siyasal, ahlaksal ve ekonomik koşulların en elverişsiz durumda bulundu-

ğu bir çağda bile, uygun konutlar yapma zorunluğunun, birdenbire mutlaka gerçekleştirilmesi gereken bir yükümlülük olarak ortaya çıkması ve siyasal, toplumsal ve ekonomik alanlara, sahip olmadıkları amaç ve programları kazandırması da mümkündür.

92 *Mimarlığın devreye girişi tüm bunlardan önce olmalıdır.*

Mimarlık, şehirlerin kaderini belirler.

Konutun, yani şehir dokusunun bu temel hücresinin yapısını belirler; konutun sağlığı, neşesi ve uyumu mimarlığın kararlarına bağlıdır.

Konutları "iskân birimleri" halinde bir araya toplar ve bu konudaki başarısı, hesaplarının doğruluğuna bağlıdır.

Mimarlık, merkezinde uyumlu yapıların yükseleceği serbest alanları önceden belirler.

Konutun uzantılarını, işyerlerini, eğlenme ve dinlenme tesislerini düzenler.

Farklı bölgeler arasında bağlantı sağlayan yol şebekesini tasarlar.

Mimarlık, şehrin güzelliği ve rahatlığından sorumludur. Şehrin yaratılması ve iyileştirilmesi onun yükümlülüğündedir. Orantılı bir şekilde bir araya geldiklerinde kalıcı ve uyumlu bir esere dönüşecek çeşitli öğelerin seçim ve dağıtımı da görevleri arasında yer almaktadır.

Mimarlık, her şeyin anahtarıdır.

93 *Şehirlerin düzenlenmesi için acil olarak yerine getirilmesi gereken işlerin sıraya konması ile arazi mülkiyetinin son derece küçük parçalara ayrılmış olması, birbiriyle çatışan iki gerçeği ifade etmektedir.*

Birinci derecede önemli olan işlere acilen başlamak gerekir, çünkü eski ya da yeni olsun bütün şehirler aynı nedenlerden ileri gelen aynı eksikliklere ve kusurlara sahiptirler.

Fakat, unutmamak gerekir ki, büyük bir inceleme ve kapsamlı bir genel plan doğrultusunda öngörüldükleri biçimde, şehrin ve bölgenin içerisine yerleştirilmedikleri takdirde hiçbir tekil projeye başlanmamalıdır.

Böyle bir genel planın, ister istemez, hemen gerçekleştirilmesi gereken bölümleri ile, yerine getirilmesi belirsiz bir tarihe bırakılabilecek bölümleri olması doğaldır.

Birçok arazi parselinin istimlak edilmesi gerekecek, bu da sayısız ticari anlaşmanın ortaya çıkmasına neden olacaktır. İşte bu noktada, kamu yararı kaygısıyla harekete geçen birçok büyük girişimi başlangıcından itibaren boğan spekülasyonun iğrenç oyunlarından kaçınmak gerekir.

Şehirlerde ve şehirlerin çevrelerinde toprak mülkiyeti ve istimlakıyla ilgili birtakım sorunlar ortaya çıkmakta ve bu sorunlar şehir bölgelerini meydana getiren oldukça geniş bir alana yayılmaktadır.

94 *Burada ortaya çıkan tehlikeli çelişki, çağımızın en tehlikeli sorunlarından birini ortaya atmaktadır: Bireyin yaşamsal ihtiyaçlarıyla ortak ihtiyaçlarını tam bir uyum içinde dengeleyebilmek için, yasal olarak, her türlü faydalanılabilir arazinin kullanılmasını acil olarak sağlama zorunluluğu.*

Uzun bir süredir, dünyanın hemen her tarafında, donatım girişimleri, özel mülkiyetle ilgili katılaşmış kanunlarla çarpışmaktadır. Toprak –ülke arazisi– her an kullanıma hazır olmalı ve gerçek değeri, projelerin hazırlanmasından önce belirlenmelidir.

Kamu yararı söz konusu olduğunda toprak istimlak edilebilmelidir.

Teknik değişimin çapını ve bunların özel ve kamusal yaşam üzerindeki korkunç etkilerini tam olarak değerlendiremeyen halklar, sayısız güçlükle karşılaşmıştır.

Şehirciliğin bulunmayışı, şehir düzeni ve sanayi donanımlarında hüküm süren kargaşanın nedenini oluşturmaktadır. Kurallardan habersiz olunduğu için köyler boşalmış, şehirler hiçbir man-

tığa sığmayacak şekilde kalabalıklaşmış, sanayi tesislerinin belli merkezlerde yoğunlaşması gelişigüzel olmuş, işçi konutları sefalet yuvalarına dönüşmüştür.

İnsanoğlunu korumak adına hiçbir şey yapılmamıştır. Sonuç, bir felaket olmuş ve hemen her ülkede aynı şekilde ortaya çıkmıştır. Bu ise, yüz yıl boyunca başıboş bırakılan bir makineleşmenin acı meyvesinden başka bir şey değildir.

95 *Kişisel çıkarlar, kamusal yarardan sonra gelmelidir.*

Kendi başına kaldığı zaman, insan, yenmek zorunda olduğu sayısız güçlüğün yükü altında kolayca ezilmekte, buna karşılık, ortak zorluklara gereğinden fazla boyun eğdiği zaman da, kişiliğini kaybetmektedir.

Bu yüzden, bireysel hukuk ile ortak hukuk karşılıklı olarak birbirini desteklemeli, kuvvetlendirmeli ve kapsamış oldukları yapıcı öğeleri bir araya getirmelidir.

Bireysel hukukun, kişisel çıkarla hiçbir ilişkisi yoktur. Küçük bir azınlığı tatmin ederek geri kalan toplumsal kitleyi sıradan bir yaşama mahkûm eden kişisel çıkarların ciddi olarak sınırlandırılması gerekir.

Bu tarz kişisel çıkarların her yerde kamusal yararlara bağlı olması, her bireyin rahat bir konutta, güzel bir şehirde yaşama gibi temel bir mutluluktan payını alması gerekir.

Atina Anlaşması, modern mimarlık ve şehirciliğin kutsal kitabı, anayasası. Açıklamalarıyla birlikte 95 şehircilik yasasından oluşuyor. Konaklama, boş zaman, iş, dolaşım, tarihsel miras gibi konularda gözlemler, öneriler, ilkeler ve yasalardan oluşan Anlaşma, Avrupa ve ABD'nin 33 şehrinde yapılan araştırmaların ortaya koyduğu olumsuz tablonun etkisiyle, kötü gidişata dur demek amacıyla hazırlanmıştı. Bugün, arkeolojik bir kazıda bulunmuş, çok eski zamanlara, başka uygarlıklara ait tarihsel bir metin olarak görünüyor ne yazık ki. Modernizmin ve Atina'nın anlaşması çoktan feshedilmiş durumda.

Atina Anlaşması'nda çizilen ütopik, modern şehir, şu an yaşadığımız şehrin içinde bir yerlerde gizli yine de. Le Corbusier'nin metni, modern şehrin ortaya çıkış serüveninin, nerede hata yapıldığının anlaşılması, içinde yaşadığımız çevrenin, mahallenin, semtin bileşenlerinin ve birbirleriyle ilişkilerinin son derece kesin çizgiler aracılığıyla görülebilmesi ve bu kayıp şehrin bir an için bile olsa görünür kılınması açısından hâlâ geçerliliğini koruyor.

ISBN 978-975-08-1584-3
20 TL
KDV'den muaftır.



